Ontario
Highway
Transport
Board

ANNUAL REPORT 1991

Annual Report
Of
Ontario Highway Transport Board

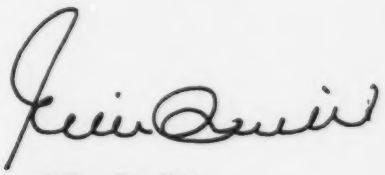
for the year ending December 31, 1991

To: The Honourable Henry N.R. Jackman, C.M., O. St. J., B.A., L.L.B., L.L.D., Lieutenant-Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR:

The undersigned takes pleasure in submitting the Annual Report for the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1991.

Respectfully submitted,

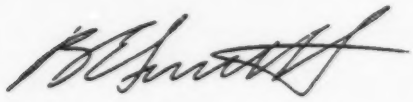


Gilles Pouliot,
Minister.

To: The Honourable Gilles Pouliot, Minister of Transportation

Sir: I have the honour to present the report of the activities of the Ontario Highway Transport Board for the calendar year ending December 31, 1991.

Respectfully submitted,

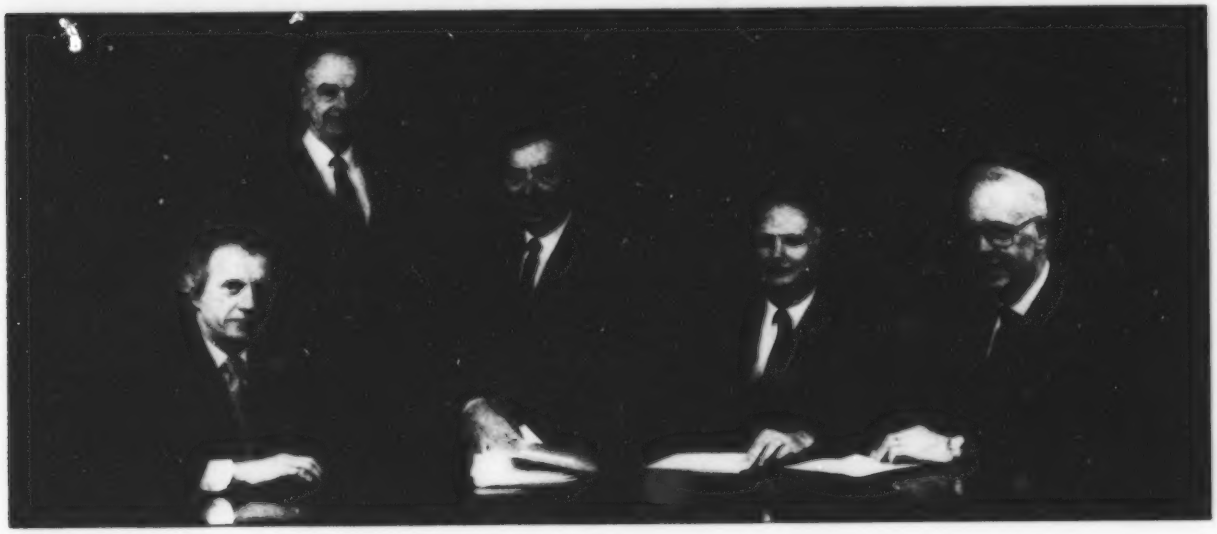


B. E. Smith,
Chairman.

TABLE OF CONTENTS

List of Members	1
Chairman's Message	2
Description of Board's Functions	3
Application Summaries	4
Petitions to Cabinet	18
Appendix "A" - Board Structure	19
Appendix "B" - Breakdown of Revenue	20
Appendix "C" - Financial Data	21
Appendix "D-1" - Applications Received	22
Appendix "D-1" - Continued	23
Appendix "D-2" - Applications Processed	24
Appendix "D-3" - Applications Heard	25
Appendix "D-3" - Continued	26
Appendix "D-3" - Continued	27
Appendix "E" - Graphics (1, 2)	28
Appendix "F" - Legend	30

The Ontario Highway Transport Board in accordance with Section 29 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O., 1980, Chapter 338 submits its thirty-sixth Annual Report upon its affairs to the Honourable Gilles Pouliot, the Minister of Transportation, for the calendar year 1991.



MEMBERS OF THE BOARD		DATE FIRST APPOINTED
B. E. Smith	Chairman	March 10, 1986
J. E. Magee	Vice Chairman	April 2, 1986
E. J. Canning	Vice Chairman	July 27, 1989
G. R. Samis	Member	March 17, 1986
E. R. Skelcher	Member	February 14, 1987

MESSAGE FROM THE CHAIRMAN

In 1991, the Ontario Highway Transport Board operated with a budget of $985,000, down 28% from the previous year's budget of $1,365,000. Revenues of $30,000 were generated which came mainly from application fees, hearing fees and special authorities.

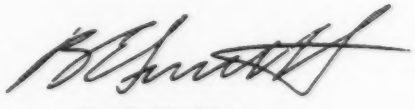
During the period, a total of 442 public vehicle applications and 11 public commercial vehicle applications were received for processing by the Board. These numbers reflect a modest decline in bus applications, but show a 70% drop in truck applications from the 1990 figures. Applications processed were up slightly to a total of 423, indicating that virtually no backlog exists for applications waiting for processing by the Board. Any delays are caused by incomplete or incorrect information being filed with the Board. The reader is invited to refer to the appendices of this Report for a detailed review of the various applications.

The general workload at the Board continued to decline, and now appears to have stabilized at the current level. I worked with Ministry officials in examining the future role of the Board and measures that might be taken to expand its jurisdiction.

The Board introduced new procedures pertaining to applications for public vehicle operating licences. Its purpose is to promote an early exchange of all relevant information, and thereby avoid unnecessary or unduly lengthy public hearings. The Board is monitoring their effectiveness, but as yet no particular findings have been made.

As chairman, I took an active role at meetings of the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA), and I also participated as a member of the Regulatory and Legal Affairs Committee of the Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA), an organization made up of representatives from the countries of Mexico, the United States and Canada. Its broad mandate focuses on commercial vehicle safety.

In May of 1991 the Minister of Transportation asked the Board to examine, investigate and report on the issue of inactive or "dormant" licences within the public vehicle industry in Ontario. In accordance with the Terms of Reference, we conducted a series of public meetings with interested groups and individuals in the pubic vehicle industry. The Board's Report, summarizing the submissions made, our findings and recommendations, was submitted to the Minister in December 1991.



B. E. Smith,
Chairman.

DESCRIPTION OF BOARD'S FUNCTIONS

The Board is constituted by virtue of, and in accordance with the provisions of the Ontario Highway Transport Board Act. It acts as a quasi judicial body and conducts public hearings with respect to applications for operating licences for local and extra-provincial truck and bus undertakings under the Truck Transportation Act, 1988, the Public Vehicles Act, and the Motor Vehicle Transport Act, 1987.

Bus Transportation

Under the Public Vehicles Act and Part I of the Motor Vehicle Transport Act, 1987, the Board on applications brought before it, certifies to the Minister of Transportation whether public necessity and convenience warrant the issuance of operating licences for local and extra-provincial bus undertakings.

Truck Transportation

The Board determines on the basis of written submissions from interested persons, whether there is a need to hold a public interest hearing with respect to applications for licensing authority for local and extra-provincial movement of goods. If there is a public hearing need, it holds the public interest hearing to determine whether or not the undertaking proposed would likely be detrimental to the public interest.

APPLICATION SUMMARIES

The following summaries of applications determined by the Board in the 1991 calendar year represent some examples of the type of matters handled by the Board. These summaries should not be taken as the official Board determination on any matter. For that, reference should be made to the Board's complete decisions which may be requested from its offices.

A. BUS APPLICATION SUMMARIES

1. *Ben John Janicki* File # 39588-B
Fruitland, Ontario
LOR 1LO

This extra-provincial application was for the purpose of obtaining an extension to its existing licence by increasing the maximum seating capacity on its public vehicles from 11 to 33 passengers.

The Board was concerned that the licence the applicant currently held was only being operated one way. The reason for the one way operation was that despite a considerable passage of time the licensee still had not applied for the complementary authority that is required from the Province of Quebec. In view of that fact, the Board found it impossible to grant an application for an extension to a licence when the licence as it presently stands is not being operated in the manner intended.

The Board has been reluctant both in bus and truck matters to issue one way authorities. This licence clearly was not issued as a one way authority.

Therefore the application was dismissed.

2. *Denny Bus Lines Limited* File # 32250-Y
Acton, Ontario
L7J 2L8

During 1989, Denny was granted a public vehicle operating licence to provide a service between Orangeville and Metropolitan Toronto. In 1990 two extensions were granted for a service from Shelburne to Orangeville and Orangeville to Brampton. A condition was attached to the original operating licence and the extensions prohibiting Denny from taking chartered trips from Metropolitan Toronto and the Regional Municipality of Peel. This application is to remove that restriction.

Nineteen public witnesses testified in support of the application. The focus of the evidence was of the need, comfort, reliability and fare structure between Shelburne and Metropolitan Toronto. Eleven witnesses testified as to the need for the continuation of the scheduled service. Only 3 of the 11 had used the service into or out of Metropolitan Toronto.

Counsel for the applicant submitted that the combination of the Denny equipment being employed by other licensed carriers and the number of direct charters taken by Denny demonstrated that there is a shortage of suitable highway coaches to satisfy the requirements of the charter market in Metropolitan Toronto.

In the Board's view, this practice does not necessarily indicate a shortage of equipment to serve Metropolitan Toronto. It is an established and accepted practice that operators will from time to time engage additional equipment to meet peak demand, to do otherwise and to maintain equipment for every eventuality would be economically unsound. The Board would be concerned if this practice inconvenienced the public but there was no evidence to demonstrate this.

The respondents accept the principle that an operator providing a scheduled service normally would be entitled to charter privileges from the points served. The reason behind this principle is that the scheduled services are important to the public and in many instances are marginal and warrant cross subsidization from charter revenues.

Considering the evidence, the Board concluded that an average of 3-5 passengers per day after 18 months of operation does not constitute a public need.

The application to delete the charter restriction was denied.

3. *Sherwood Transportation Incorporated* File # 29820-U
Goderich, Ontario
N7A 2Y7

In this application, Sherwood Transportation Incorporated (''Sherwood''), is seeking to serve the two Universities located in the City of Waterloo, namely the University of Waterloo, (''Waterloo'') and Sir Wilfred Laurier University (''Laurier'') without any equipment restrictions for charter purposes.

The Board heard evidence from two public witnesses on behalf of Waterloo and one on behalf of Laurier. The men's Athletic Co-ordinator of the Athletic Department of Waterloo testified that the Department takes about ninety five (95) charter trips on average per year. He spoke glowingly of Sherwood's service, who had been the department's exclusive carrier since September 1990. Approximately 2/3 of the 95 trips would be done in either activity buses, regular sized school buses, mini buses or 15 passenger vans.

The faculty administrator of the School of Urban and Regional Planning of Waterloo testified that Sherwood has been her department's exclusive carrier since September 1990. The department conducts about 70 charters annually and she expressed an interest in being able to use Sherwood's school buses and mini buses. Highway coaches, she said would only be needed two or three times per year.

The co-ordinator of Women's Athletics at Laurier, testified that the athletics department at Laurier chartered a bus 90 to 95 times a year for inter-varsity athletics. She characterized Sherwood's services as exceptional. Her primary concern was that she wanted to be able to use school buses especially the mini version, in order to reduce the department's use of rental vans.

The basic theme of the four respondents was that they had the equipment available to serve the needs of the two Universities. Ayr Coach Lines Limited (''Ayr'') recently acquired (December 1990) the operations of Martin Bus Lines (''Martin'') and was concerned about protecting its investment and getting the opportunity to develop its business in the Waterloo market. Ayr was the sole respondent to offer all classes of equipment to the public in the City of Waterloo.

Sharp Bus Lines (''Sharp'') received its charter authority (restricted to Class ''A'' coaches) to operate in the City of Waterloo in February 1991 and its president stated that he was just developing his company's business in the Waterloo market.

This application is somewhat limited since it is restricted to the two Universities. The Board believes the public witnesses did not show a need for the Universities as a whole since evidence was received from only one department at Laurier and two departments at Waterloo. Accordingly the application was assessed on the basis of the needs of the specific departments that were represented at the hearing.

The Board was of the view that the three witnesses did demonstrate a need for Sherwood to be licensed for Class ''D'' equipment other than activity coaches for which it is currently licensed. The recent addition of Sharp to the Waterloo market, the upgrading and improvement of the former Martin's Coaches by Ayr and the revival of United Trails led the Board to the conclusion that there was no need for another class ''A'' carrier in the City of Waterloo at this time.

The Board therefore granted the licence to the applicant to serve the Athletics Department and the School of Urban and Regional Planning of the University of Waterloo and the Athletics Department of Sir Wilfred Laurier University, in class "D" equipment, all types.

4. *P.W. Transportation Limited* File # 43995(T) (1)
Calgary, Alberta
T2G 1V1

This is a review pursuant to Section 16 of the Ontario Highway Transport Board Act to receive submissions relative to a temporary Certificate issued by the Board on May 3rd, 1991.

The Board had received a telefacsimile application from P.W. Transportation Ltd. ("P.W.T.") for a temporary public vehicle operating licence authorizing operations at the direction of Penetang-Midland Coach Lines Ltd. ("P.M.C.L.") over their routes. Due to the emergency nature of such applications they are granted without the usual seven day public notice.

An objection was filed by Trentway-Wagar Inc. alleging that the temporary authority granted was being used to originate chartered trips at Lester B. Pearson International Airport in contravention of the terms of the Certificate issued.

The Board is aware that licensed scheduled route operators experience high traffic peaks from time to time. To avoid causing delays in scheduled services, which would inconvenience the travelling public, carriers sign agreements with other licensed public vehicle operators to provide vehicles and drivers to supplement their own fleet during these peak periods. Based upon these agreements the Board authorizes temporary operating licences in terms similar to the one issued on May 3rd, 1991 herein as follows:

> "Permission is granted to operate at the direction of Penetang-Midland Coach Lines Ltd. over the routes and within the terms of public vehicle operating licence PV-1908 in the name of Penetang-Midland Coach Lines Ltd.
>
> PROVIDED that chartered trips be prohibited."

P.M.C.L. is the licensed route operator who entered an agreement with P.W.T. for supplementary equipment to augment their fleet. The evidence shows that P.W.T. have passengers arriving by air at Pearson International Airport. P.W.T. advises P.M.C.L. of the number of passengers and their estimated arrival time and requests transportation from the airport to downtown Toronto on a P.M.C.L. route. Arrival times generally are not in proximity to the scheduled service so P.M.C.L. authorizes a "special trip" to be operated by P.W.T. from the airport to downtown Toronto at a time not shown on the P.M.C.L. timetable.

Once all the billings between the companies are accounted for the ultimate revenue to P.W.T. was an amount of $280.00 per trip regardless of the number of passengers transported which amount, in the Board's opinion, was a charge for a chartered trip by the group.

Since the temporary certificate issued prohibits the operation of chartered trips, the transportation service provided is a violation of the terms of the authority.

As it would not be in the public interest to revoke the temporary certificate, it was amended to show clearly that the P.M.C.L. tariff and timetable are included in the terms and conditions under which the service is provided.

5. *Ellwood Hamilton Enterprises Ltd.* File # 35291-E
Havelock, Ontario
K0L 1Z0

This is an application by Ellwood Hamilton Enterprises Ltd. (''Hamilton'') for an extension to their existing Cordova Mines to Havelock line run, westward to the City of Peterborough and then north to the Village of Lakefield.

The Board heard fourteen witnesses in support of the Cordova to Peterborough portion of the proposed line run. The basic theme of all the witnesses was that they wanted an alternative to driving to Peterborough for work and that no such bus service was presently available. According to the public witnesses the proposed timetable of Hamilton was compatible with their work schedules in Peterborough.

As for the Peterborough to Lakefield portion of the line run, the Board heard from only two witnesses, one of whom could be classified as a ''booster'' witness as opposed to being a potential user of the proposed service. The other witness, a new employee of Lakefield College wished to use the bus but was unsure of the feasibility of Hamilton's schedule from Peterborough to Lakefield.

The Board concluded that the applicant had met the test of public necessity and convenience for the Cordova Mines to Peterborough portion of the proposed line run. The public did not have any service in place at the time on a five day a week basis linking the communities east of Peterborough with the City in the early morning and the public evidence indicated that Hamilton's proposed service would meet that need.

However the Board believed that Hamilton failed to meet the test of public necessity and convenience for the Peterborough to Lakefield portion of the proposed line run. Therefore that part of the application was denied.

Evidence was submitted by four witnesses who supported the charter portion of the application from Lakefield. They failed to convince the Board, however, of any public need for the charter service independent of the line run service. In addition it was stressed that charter rights generally flow from the granting of a line run and in this case the Board was of the view that the applicant failed to meet the test of public necessity and convenience for the Peterborough to Lakefield portion of the proposed line run and therefore the right to charter privileges disappears.

The Board stated that before any partial approval is granted for the portion of the line run between Cordova Mines and the City of Peterborough, the applicant is required to advise the Board within 30 days of this date whether it intends to operate a regular line run service between these two points, otherwise the application would be denied.

If a satisfactory written intention is reived from the applicant, a Certificate would be issued.

6. *J. I. DeNure (Chatham) Limited* File # 02244-B19
Chatham, Ontario
N7M 5K4

The application of J. I. DeNure (Chatham) Limited (''Denure'') for an intra-provincial operating licence for the transportation of passengers, baggage and express freight between Sarnia and Metropolitan Toronto over specified routes was published in the Ontario Gazette of December 1, 1990.

During November 1989, Denure applied for a temporary operating licence to operate a line run service between Sarnia and Toronto when Via Rail announced its cut backs in daily service between these two points. A temporary operating licence was issued with certain conditions attached, following an agreement with the respondents in

February 1990. On March 23rd, 1990, DeNure commenced a weekend service between Sarnia and Toronto offering 4 trips each way. On June 5, 1990, the Board's Certificate granting a permanent operating authority was issued.

During a presentation to a service club in Chatham, on May 16, 1990, Reg DeNure, President of DeNure announced that he was reducing the service from 4 to 2 trips per weekend, due to poor ridership.

When the news of the reduction in service became public, a Notice of Motion was filed with this Board by the respondents to the original application. On August 30, 1990, the Board ordered a rehearing of the application for a permanent licence on the grounds that:

> "there was a substantial change in the facts subsequent to the hearing but prior to the Board's Decision and the Board was not made aware of these changes. If the Board had been made aware of these changes, it may have come to a different conclusion."

Evidence supporting this application was adduced through 32 public witnesses. However only 2 had used the DeNure weekend service with any degree of regularity in 1990 and 3 had made a sporadic use of the service. The rest had not used the service but were mainly 'booster' witnesses for Sarnia.

During the course of the hearing, the applicant tabled passenger counts for the period June 1990 to January 1991 revealing that DeNure had carried an average of 4.8 passengers per trip which from a revenue point of view is disastrous.

The Board noted that the applicant currently enjoys charter privileges from all points on the proposed line run except Metropolitan Toronto. The need for charter revenue to augment revenues derived from a route service has been recognized as essential in many instances by the Board. In such cases, the Board may grant charter authority without any specfic public evidence relative to charter services being required. The criterion used by the Board is as follows:

> "As a general proposition, charter rights flow automatically from all points served on a line run unless the respondents demonstrate that public necessity and convenience warrants otherwise."

In the present proceedings, the Board concluded that the general proposition did not apply because the application was not for a regular line run but for a specialized service on weekends only.

The Board was of the view that this is not a sufficient level of service to justify the granting of charter privileges in a major charter market such as Metropolitan Toronto, without some public evidence relative to public necessity and convenience.

Based on the evidence and all foregoing factors, the Board denied the application.

7. *Thrifty Travel Counsellors Inc.* File # 42237-C
R. R. # 3
Sudbury, Ontario
P3E 4N1

This is an application to transport passengers and express freight between Metropolitan Toronto on the one hand and Parry Sound, Espanola and the Regional Municipality of Sudbury on the other hand.

Amendments were made restricting the vehicles to 15 passengers or less luxury type vehicles. Also charter privileges restricted to points north of the District of Parry Sound.

The intent is to provide business travellers with an alternative to the current airline and bus service between Sudbury and Toronto. The applicant proposes to have a daily service leaving Sudbury at 6:00 a.m. and returning from Toronto at 5:00 p.m. Peat Marwick Thorne were retained to prepare financial projections for the first five years of the proposed service.

Seven public witnesses supported the application. Two could be considered character witnesses as they candidly admitted that they had no personal requirement for a service to Toronto. Another stated that she flies or drives to Toronto for her meetings and would only make limited use of the proposed service.

A travel counsellor admitted 80% of her agency's business was of the leisure variety not business travellers. A representative from the Sudbury Regional Development Corporation was a "booster" witness rather than a user of the proposed service.

The Board found that the evidence was insufficient to satisfy the test of public necessity and convenience. The Board also had serious reservations about the viability of the proposed service and the ridership assumptions underlying the financial projections contained in the Peat Marwick Thorne study.

The application was denied.

8. *Peter Denys Hilliard* File No. 44407
Schomberg, Ontario
LOG 1TO

This is an application for a public vehicle operating licence as follows:

> "For the transportation of passengers on a chartered trip for which a fare is paid by each passenger which fare includes a charge for accommodation, meals or tickets of admission from hotels in Metropolitan Toronto, Mississauga and Markham to the Regional Municipality of Niagara.
>
> PROVIDED that:
>
> (a) the licensee be restricted to the use of one, Class "A" public vehicle;
>
> (b) there be no group charters."

Support of the application was tendered through six (6) concierges representing hotels in Metropolitan Toronto and Markham and two (2) public witnesses who arrange tours and guides for Japanese tourists.

The theme of the evidence was of a need for Hilliard because of the luxurious type of service provided. This includes snacks, hot and cold beverages, lounge and sofa seating. Each concierge spoke of the requests they receive for tours to Niagara Falls and the number of enquires for a luxury service as opposed to the van service provided by the respondent Happy Day Tours (Toronto) Inc.

During the hearing, Hilliard stated that if there was an overflow he would hire a bus from another carrier authorized to provide a charter service from Metropolitan Toronto. In the Board's view this would contravene the spirit of the amended terms. It was the Board's opinion the amended terms mean, that Hilliard can only sell tours using his own equipment and not by selling as many tickets as possible then chartering a bus from another operator. The Board expressed the opinion that an overflow will not occur if a reserve seat system is used by Hilliard which should enhance the marketing of his luxury service.

A Certificate was issued following the receipt of Hilliard's tariff of $79.95 per person and and confirmation that a reservation system was in in place for the seating of 20 passengers per trip.

9. *Trentway-Wagar Inc.* File No. 14198-B6/B7
Peterborough, Ontario
K9J 7A5

Trentway-Wagar Inc. ("T.W.I.") applied for the transfer of extra-provincial and public vehicle operating licences currently in the name of Exec Plus Inc.

Counsel for the applicant moved to dismiss the Notices of Objection filed by the respondents at the commencement of the hearing. In his view the Public Vehicles Act and Regulations confer the right to transfer an operating licence subject to certain enumerated conditions therein. These conditions include (a) the fitness and ability of the applicant to provide the service authorized, (b) whether public necessity and convenience would be prejudiced by the transfer, (c) whether the creditors of the transferor would be adversely affected.

The concern of the respondents was not focused on (a) (b) or (c) above, but rather on "a Request for Proposal" document issued by the Ministry of Transportation for Ontario ("M.T.O.") on December 14, 1990. In this document M.T.O. proposed to contract bus services in certain corridors with a view to expanding the commuter area served by GO transit. One of the conditions is that the carrier, "must be licenced to operate a public vehicle charter service from each origin in the specified corridor". The licence to be transferred authorizes chartered trips between all points in Ontario, as a result the respondents believed that the applicant could submit proposals to the M.T.O. for any corridor in Ontario. They contend that to permit such a use would be prejudicial to public necessity and convenience.

The Board found the respondents' concern was based solely on speculation. They are apprehensive that the M.T.O. may request proposals for service in other corridors and that the applicant will choose to submit proposals in corridors where it is not otherwise licensed. The Board found that even if these events transpired the applicant will have to file an application for an extension to its public vehicle operating authority before it can operate such a service unless it was provided in luxury equipment at premium prices as authorized by the Exec Plus licences. The Board did not believe this is the type of service that M.T.O. contemplates when calling for service proposals for a commuter route.

The Motion by counsel for the applicant was accepted and the Notices of Objection were rejected. The Board indicated it would recommend to the Minister that the transfer of the licences be approved.

The application was for the transfer of the only two operating licences held in the name of Exec Plus Inc. These licences therefore cannot be used in combination with other licences. The Board viewed these as "stand alone" licences. It therefore recommended to the Minister that a proviso be added to each licence to maintain the "stand alone" status in the transferee's hands. As a consequence, other types of public vehicles may only be used to serve points specified in other licences held by T.W.I.

10. *Shomer Transportation Ltd.* File No. 41409-A
Thornhill, Ontario
L4J 5B1

This application is for a public vehicle (school bus) operating licence, for the transportation of pupils for the Peel Educational and Tutorial Services Limited School located in Etobicoke, between Vaughan and Etobicoke with charter privileges restricted to school purposes and only for the aforesaid School.

J. I. DeNure (Chatham) Limited ("DeNure") based its objection upon the fact that it had

contracted with Peel Educational and Tutorial Services Limited to provide school bus services since 1986 and is the holder of a public vehicle licence which reads:

> "For the transportation of pupils for Mississauga Private School between Metropolitan Toronto, Brampton and Mississauga Private School in Mississauga. PROVIDED that charter privileges be restricted to school purposes and only for the aforesaid School."

The school was represented by its major shareholder who is also principal of Mississauga Private School which it operates. The Mississauga Private School relocated from Mississauga to Etobicoke during 1987.

The evidence was that Peel Educational advised DeNure it would not require its services after December 1990. A contract with Shomer was negotiated to provide the transportation service commencing January 7, 1991.

DeNure subsequently initiated legal action against Peel Educational and Shomer claiming a breach of its contract.

Shomer began service to the school in January using three school bus vehicles owned by it and subcontracted with Penetang-Midland Coach Lines Ltd. ("P.M.C.L.") to provide an additional nine vehicles.

The respondent stated that the Board should not grant the authority sought as the only valid contract and public vehicle (school bus) licence held was by DeNure. The Board found that the validity of the contract held by DeNure was a matter outside its jurisdiction. The Board noted the operating licence held by DeNure did not authorize the required transportation service since the school moved from its previous location four years ago.

The public represented in this instance by Peel Educational, wants and needs the transportation service offered by Shomer. The Board concluded that public necessity and convenience warranted the granting of an authority as applied for herein. In 1987 Reasons for Decision of J & T Murphy Limited and Elgie Bus Lines Limited the Board's policy was stated as follows:

> "The Board considers the School Board contract to be prima facie proof of public necessity and convenience."

Two matters were of concern to the Board. First is the subcontract arrangement between the applicant and P.M.C.L. In the Board's view the Public Vehicles Act permits such transportation service, subject to certain conditions which must be met:

1. The primary contractor (Shomer) must accept full responsibility for the transportation service for which he has contracted;

2. The contract must, as it does in this case,allow for subcontracting a portion of the service subject to the approval of the transportation user;

3. The primary contractor must be satisfied that the subcontractor has the requisite operating authority and must attach copies of the applicable licence(s) to the sub-contracting agreement;

4. A copy of the subcontracting agreement with attached licences, must be on file with the Board through the term of the subcontracting agreement.

The second matter was the geography applied for in the application. The evidence was

that the students to be transported reside in an area considerably larger than that applied for. The applicant stated it would immediately file an application for the area required under the contract. The Board granted a temporary authority only to allow time for the proper application to be considered.

11. *Weekend Exotics Incorporated* — Files Nos. 44417, 44417-A
London, Ontario
N6A 1P8

Intra-provincial and extra-provincial applications for charter privileges from points in the County of Middlesex with certain vehicle restrictions were brought before the Board by Weekend Exotics Incorporated (''Weekend'').

The Secretary-Treasurer testified on behalf of the applicant corporation stating that the company operates 3 vehicles and had been in business for one year. No financial information was available, however the Secretary-Treasurer was of the opinion that the business was self-sustaining.

The Board indicated that upon receipt of three affidavits in support of the applications a temporary certificate for intra and extra-provincial operating licences would be issued expiring on June 30, 1992. A condition of the temporary operating licences is that the applicant must file with the temporary operating licences is that the applicant must file with the Board monthly operating statements commencing June 15, 1991 and each month thereafter. Failure to file these monthly statements may prejudice the applications for permanent operating licences.

The Board stated that the only issue at the hearing for permanent operating licences would be the financial fitness of the applicant since public necessity and convenience had been dealt with at the hearing for temporary authority.

12. *772314 Ontario Inc.* — File No. 44368-B
Azilda, Ontario
POM 1BO

An extra-provincial application was made by 772314 Ontario Inc., carrying on business as ''Sookram Bus Lines'' (''Sookram''): ''For the transportation of passengers on a chartered trip from points in the Regional Municipality of Sudbury to the Ontario/Manitoba, Ontario/Quebec, Ontario/U.S.A. Border Crossings for furtherance and return of the same passengers on the same chartered trip to point of origin''.

The evidence in support of the application was minimal. Four of the seven public witnesses had not been involved in arranging any extra-provincial chartered trips during the past year.

A factor considered by the Board, in reaching its decision, was the apparent propensity of the applicant to operate illegally in spite of a warning during a recent application.

Two examples are noteworthy. In the first, the applicant entered into an Agreement in December 1990 to manage the operations of 510358 Ontario Ltd., the holder of a public vehicle (school bus) operating licence. Mr. Sookram, president of the applicant corporation, admitted that since December 1990 a number of chartered trips in highway coach equipment had been operated by the applicant under this Agreement using the school bus licence as a basis for the authority. The school bus licence on its face stipulates that only school bus equipment can be used to operate such trips. This fact was confirmed in 1986 by the Supreme Court in Regina vs. Langs Bus Lines Limited and further emphasized by the Board in the 1987 Reasons for Decision in the applications of J & T Murphy Limited and Elgie Bus Lines Limited.

Of concern to the Board is the second example. In February 1991, the applicant applied

to the Board for a "special authority" to operate a trip to Boston. The application was denied and the Board pointed out certain mandatory conditions imposed under United States law before the applicant could operate in that jurisdiction. Reference was made to the amounts of public liability and property damage insurance coverage required by U.S. law. In spite of this, Mr. Sookram operated the trip on the assumption that if he did not charge for this service he would be exempted from all the regulations. The Board found it increditble that he neglected to even check with his insurance company to assure himself that his policy provided any coverage under these circumstances in the United States.

The Board was not satisfied that public necessity and convenience warranted the granting of a licence and the application was denied.

13. *Sharp Bus Lines Limited* File # 21605-W/X
R. R. # 2
St. George, Ontario
NOE 1NO

The applicant Sharp Bus Lines Limited ("Sharp") sought intra and extra-provincial chartered trip licences from the City of Waterloo.

At the commencement of the hearing a Motion was made by Counsel for the applicant to amend the application by adding two restrictions. The first being that the licensee be limited to the use of Class "A" public vehicles and Class "D" yellow chrome school buses. Second that charter service between Waterloo and Lester B. Pearson International Airport shall be on a prearranged group basis only and shall not be operated so as to constitute a recurring service.

The primary reason for the present application was that a significant portion of Sharp's Kitchener business includes passengers who reside in or would like to be picked-up in the City of Waterloo.

Nine public witnesses appeared in support of the application, four of whom represented user groups in Waterloo and five of whom owned or represented travel agency/tour organizers. Each witness gave testimony in support of coach authority to pick-up in Waterloo and each witness had used the applicant's service.

After considering the public evidence the Board noted that there was scant support for Class "D" authority. As a result Class "D" authority was denied.

The respondents argued financial hardship if another licence was granted for Waterloo. However their evidence did not support their argument. The Board in coming to a decision must take into account public necessity and convenience ("PNC") on the one hand and anticipated financial hardship of the respondents on the other hand. To assess these opposing positions the Board must endeavour to get some sense of the degree of public benefit versus the degree of hardship that the respondents would incur with the granting of a licence.

For this reason, if a respondent is alleging financial hardship with the granting of a licence, the onus is on it to provide financial data, ridership volumes and other pertinent information that will provide some basis for concluding that the hardship which would likely incur is such that the application should be modified or denied even though PNC has been established.

Based on the evidence adduced the Board concluded that the public witnesses as well as their customers were being inconvenienced with pick-up outside Waterloo. The Board was therefore satisfied that the test of public necessity and convenience was met. Further, since there was no hard evidence of probable financial hardship to the respondents presented that would offset the public need, the applications were granted in the amended terms.

14. *Merv Orr's Group Inc.* File # 32979-D/E
Cambridge, Ontario
N3H 4S6

Merv Orr's Group Inc. (''Orr'') of Cambridge, one of the larger truck driver training schools in Ontario, as well as a licensed truck transportation operator serving the Cambridge area, filed applications for intra and extra-provincial charter authority from the City of Cambridge restricted to one public vehicle.

Evidence in support of the applications was tendered through twenty-two representatives of industry, fraternal, athletic and charitable organizations. The theme of the public evidence was that Merv Orr, President of the applicant is a local business man who has participated in and supported a number of local businesses and charitable organizations within Cambridge and they felt they should have available to them a locally based carrier. The majority indicated they would use Orr because his proposed rates were much lower than those charged by the respondents and because of his support of various community projects.

The Board was not convinced there is a sufficient volume of business from the limited geography applied for (the City of Cambridge) to support these applications particularly that of a new inexperienced operator in public vehicle transportation with a bus that is 16 years old. The Board is of the opinion that the combination of Orr's financial performance during the previous two years, the current economic climate, the planned diversification into another very competitive sector of the transportation industry at this time could be to the detriment of the financial position of Orr.

As a result the applications were denied.

15. *Gray Coach Lines Inc.* File # 44356-A1/A2
Toronto, Ontario
M5G 1Z8

Ontario Northland Transportation Commission File # 15099-A9/A10
North Bay, Ontario
P1B 8L3

Two applications, commonly referred to as ''split and transfer'' were heard together. One applicant, Gray Coach Lines Inc., (Gray Coach) was seeking to delete part of its public vehicle operating authority from its licence and the second applicant, Ontario Northland Transportation Commission (''ONTC'') was applying for the identical authority that was deleted from the former's licence.

For a purchase price of seven million dollars, Gray Coach agreed to sell to ONTC its terminal property at the City of Barrie and its operating authorities from Toronto along Highway 400 to Barrie and from this point the routes continue (a) Barrie to North Bay (b) Barrie to Sudbury, (c) Barrie to Midland, and (d) Barrie to Owen Sound. The sale agreement contemplated that charter privileges would flow to ONTC from all points on the line-run routes described above. A corresponding deletion would be made to the Gray Coach licence.

The Board found that ONTC, a crown agency receives a form of government subsidy for its bus operation. This fact, however is not the central issue. There was no evidence provided by the respondents on which the Board could conclude that the private sector was willing and able to execute the transaction presented in this case.

There was no evidence to support the respondents' suggestion that the private sector would have submitted a competitive bid if ONTC did not enjoy a tax advantage. Such a suggestion was purely speculative. In short the Board was unable to identify any prejudice to the public necessity and convenience if the applications were granted.

Two other issues were raised at the hearing by the Board. The line-run routes from Barrie

to Owen Sound and Barrie to Midland do not generate enough passenger traffic to support two operators. In addition these routes are not part of the link between Toronto and northern Ontario but are merely spurs from that corridor. Therefore, it was concluded that it was beyond the mandate that the ONTC ascribed to itself, that is to operate an efficient transportation service in nothern Ontario, with a transportation linkage to southern Ontario. No acceptable evidence was submitted to justify these two spur routes such as efficient utilization of equipment or economics. The Board denied approval of the ONTC application pertaining to the Barrie to Owen Sound and Barrie to Midland routes, but granted the Gray Coach application with respect thereto.

Regarding the remaining issue. The application presents an additional operator in the Toronto and Barrie markets by virtue of the fact that Gray Coach would retain these charter privileges under other authorities it still holds. The only evidence heard by the Board on the economic impact of additional charter services came from the respondent Penetang Midland Coach Lines Ltd. (PMCL).

The Board found that PMCL's evidence, lacked the detail and particularity that the Board required to override the regulatory provision of granting charter privileges from all points on a line-run authority.

The application for service between Metropolitan Toronto, North Bay and Sudbury was granted subject to the provision that there be no charter privileges from points in the Regional Municipality of York and the County of Simcoe save and except the Cities of Barrie and Orillia. Chartered trips from Metropolitan Toronto and Barrie were restricted to points north of the Districts of Parry Sound and Nipissing and extra-provincial charters were restricted to points on the Ontario/Quebec border north of and including King's Highway # 63.

16. *Ontario Northland Transportation Commission* File # 15099-A9/10
North Bay, Ontario
P1B 8L3

Gray Coach Lines Inc. File # 44356-A1/A2
Toronto, Ontario
M5G 1Z8

The Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) and Gray Coach Lines Inc. (Gray Coach) each brought a Motion for an Order to rehear their respective applications which were the subject of the Board's Reasons for Decision dated April 16, 1991 to "split and transfer" parts of intra and extra-provincial operating licences held by Gray Coach.

The Board concluded that the preservation of the commercial transaction between ONTC and Gray Coach was of paramount importance.

ONTC refused to proceed with the commercial transaction without the approval of the two routes from Barrie to Midland and Barrie to Owen Sound. The Board therefore granted the relief requested by counsel for the applicants and ordered a rehearing of the two applications before a different panel of the Board.

17. *Ontario Northland Transportation Commission* File # 15099-A11/A12
North Bay, Ontario
P1B 8L3

This is the second pair of applications by Ontario Northland Transportation Commission ("ONTC") for extra-provincial and intra-provincial public vehicle operating licences in essentially identical terms.

The Board granted the previous applications in part. Complementary applications by Gray Coach Lines Inc. ("GCL") were granted as published.

Subsequently, ONTC and GCL each brought a motion for an Order to rehear their respective applications. The Board ordered a rehearing on August 28, 1991. Shortly thereafter, both applicants withdrew their respective applications.

The present applications by ONTC were filed concurrently with the withdrawal of the previous applications. The Board had denied that portion of the original applications which related to the routes between Barrie to Owen Sound and Barrie to Midland as they were "beyond the mandate that ONTC has ascribed to itself". By amendment prior to the hearing of the present applications, these two routes were deleted by the applicant. The corporate plan of ONTC submitted to the Minister of Northern Development and Mines for approval (filed with the Board as an exhibit) refers specifically to the proposed acquisition of the three routes remaining in this application. This corporate plan was approved by letter dated July 25, 1991 by the Honourable Minister. As a result the Board was satisfied that ONTC now had the appropriate mandate to operate the services in the amended applications.

The Board's original Certificates issued May 13, 1991 restricted chartered trip authority from the City of Barrie to points in Northern Ontario intra-provincially, and to the Ontario/Manitoba and Ontario/Quebec border crossings situated in Northern Ontario for extra-provincial charter movements. At Orillia and at other points towards the north, no such restirction was imposed to ensure that charter users in these areas would have the option to choose from at least the same number of charter operators as before. The Board was concerned that permitting unrestricted charter authority from Barrie would duplicate the chartered trip authority already enjoyed by GCL by virtue of other line-run authority in its name.

The evidence was that GCL was now prepared to relinquish its chartered trip authority from the City of Barrie, thus avoiding a duplication. Substituting ONTC for GCL as a charter operator in Barrie affords the users of transportation a choice of the same number of charter operators as are currently available. The evidence submitted by ONTC convinced the Board that the Barrie terminal is an essential element in the line run service and that the charter revenues are needed to sustain the economic viability of that facility.

The Board was satisfied that ONTC met the fitness test in that they had the expertise and resources to provide a suitable level of service to the users of transportation on the three routes in question.

Where an application to transfer an operating authority from one licensed carrier to another is being considered, the Board is required to report to the Minister whether the public necessity and convenience served by the transportation service carried on under the licence will be prejudiced by the transfer. What is being considered in this proceeding is an application to transfer three routes. Generally, in the absence of evidence to the contrary, charter privileges flow from the grant (or transfer) of a line run authority. No such prejudice to public necessity and convenience was identified in this current proceeding. The number of charter operators at points from Barrie north remains unchanged. The tariffs proposed by ONTC are competitive.

The Board was satisfied that the public necessity and convenience served by the three routes applied for herein will not be prejudiced by the transfer of those routes from GCL to ONTC.

B. TRUCK APPLICATION SUMMARY

1. *820710 Ontario Inc.* File # 103477658
   Bracebridge, Ontario
   P0B 1C0

This applicant applied for an operating licence under the Truck Transportation Act, 1988, for the carriage of "General Freight" and "New Vehicles" between points in Ontario.

The Registrar of Motor Vehicles advised the Board that the applicant was fit to hold a licence. Two respondents filed a request with the Registrar that the Board hold a hearing to conduct a public interest test. Submisssions were also filed with the Board by the said respondents.

The submissions of the respondents' indicates that they operate specially designed tractor and trailer equipment capable of transporting 8 to 13 new automobiles per shipment. The design of their units prevents the respondents from carrying any other commodity than new or used automobiles. This is a very specialized section of the transportation market, served by four major carriers who must integrate their service with production schedules to move automobiles to customers as efficiently and economically as possible. The transportation requirements are of such a sophisticated nature that they would preclude an applicant with one vehicle from participating in this section of the transportation industry.

The applicant is a very small carrier with only one tilt-n-load car and equipment carrier and plans no additional equipment.

The Board was of the opinion that considering the size, location and expressed intention of the applicant, no significant detrimental effect on the public interest is likely. As a result the Board recommended that the authority applied for be granted.

PETITIONS TO CABINET

Section 22 of the Ontario Highway Transport Board Act, R.S.O. 1980, Chapter 338 and amendments thereto, provides, "Upon the petition of any party or person interested, filed with the Clerk of the Executive Council within sixty days after the date of any order or decision of the Board, in respect of a matter arising under the Public Vehicles Act or the Public Commercial Vehicles Act, the Lieutenant Governor in Council may,

(a) confirm, vary or rescind the whole or any part of such order or decision; or

(b) require the Board to hold a new public hearing of the whole or any part of the application to the Board upon which such order or decision of the Board was made,

and the decision of the Board, after the public hearing ordered under clause (b), is not subject to petition under this section."

During the course of 1991, three petitions were filed with the Clerk of the Executive Council, and their decision is pending:

(i) Ontario Northland Transportation Commission applicant

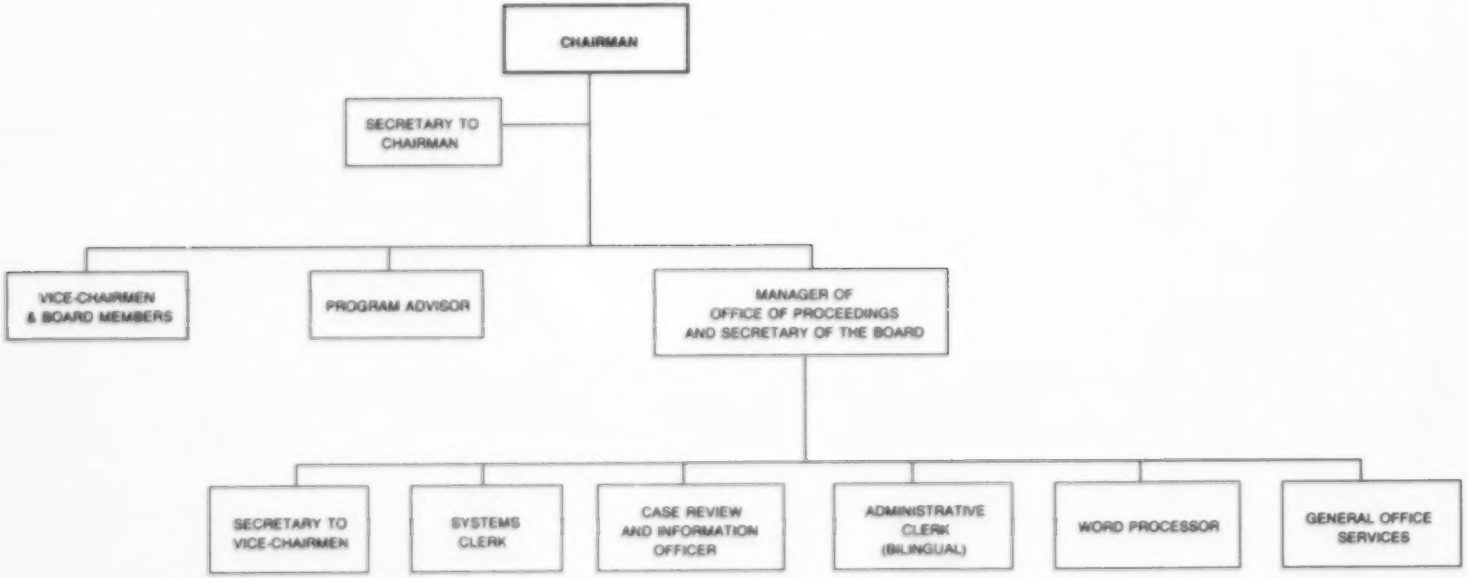
petitioners
(a) Ontario Motor Coach Association
(b) Penetang-Midland Coach Lines Ltd.

OHTB File # 15099-A11/A12

(ii) Denny Bus Lines Ltd.
applicant and petitioner
OHTB File # 32250-Y

(iii) Merv Orr's Group Inc.
applicant and petitioner
OHTB File # 32997-D/E

APPENDIX "A"
ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
BOARD STRUCTURE



APPENDIX "B"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

Breakdown of Revenue

January 1st to December 31st, 1991

Application fees	$14,147.37
Court Costs	3,953.69
Credits & U.S. Exchange	1,070.01
Adjournments	500.00
Subpoenas	30.00
Tapes of Hearings	2,891.29
Transcript	40.00
Photostats	478.85
Special Authorities	7,047.24
Gross Revenue	$30,158.45
Refunds and N.S.F. Cheques	345.00
Net Revenue	$29,813.45

APPENDIX "C"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD

Financial Data
for periods indicated

	Total Salaries & Wages	OPERATING EXPENSES			Total Direct Operating Expenses	Cost Centre Total
		Transportation Expenses	Services	Supplies & Equipment		
Funds Available April 1, 1990 to March 31, 1991	789.7	45.9	118.9	30.2	195.0	984.7
Actual Expenditures April 1, 1990 to March 31, 1991	752.1	40.9	31.9	33.4	106.2	858.3
Funds Available April 1, 1991 to March 31, 1992	796.6	57.5	83.5	54.0	195.0	991.6
Actual Expenditures April 1, 1991 to December 31, 1991	565.3	40.2	27.2	22.1	89.5	654.8
Funds Available to Fiscal Year End	231.3	17.3	56.3	31.9	105.5	336.8

APPENDIX "D-1"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS RECEIVED
FOR THE YEAR 1991

PUBLIC VEHICLES ACT

CLASS	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
PV	78	15	17	50	160
PVS	81	1	8	25	115
PVX	111	8	12	36	167
TOTAL	270	24	37	111	442

TRUCK TRANSPORTATION ACT

CLASS	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
TTA	1	0	0	2	3

PART II/PART III

MOTOR VEHICLE TRANSPORT ACT, 1987/
EXTRA AND INTRA-PROVINCIAL MOVEMENT OF GOODS

CLASS	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
PART II	6	0	0	1	7
PART III	1	0	0	0	1
TOTAL	7	0	0	1	8

APPENDIX "D-1" (CONTINUED)

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS RECEIVED
FOR THE YEAR 1991

TRANSFERS RECEIVED

ACT	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
MVTA	6	1	2	4	13
PV	38	0	3	13	54
TOTAL	44	1	5	17	67

TEMPORARIES RECEIVED

ACT	GRANTED	DENIED	WITHDRAWN	PENDING	TOTAL
MVTA	22	1	2	1	26
PV	45	6	6	8	65
TOTAL	67	7	8	9	91

APPENDIX "D-2"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
APPLICATIONS PROCESSED

January 1st to December 31st, 1991

CLASS	# OF CASES OPPOSED	DENIED	GRANTED	TOTAL
PV	36	23	128	151
PVS	3	1	97	98
PVX	15	12	144	156
TOTAL	54	36	369	405

PART II/PART III

CLASS	#OF CASES OPPOSED	DENIED	GRANTED	TOTAL
PART II	11	0	11	11
PART III	6	0	6	6
TOTAL MVTA	17	0	17	17

TRUCK TRANSPORTATION ACT

CLASS	# OF CASES OPPOSED	DENIED	GRANTED	TOTAL
TTA	1	0	1	1

All files where Reasons for Decision have been issued - 23

APPENDIX "D-3"

ONTARIO HIGHWAY TRANSPORT BOARD
METROPOLITAN TORONTO AND OUT OF TOWN HEARINGS

Held January 1st to December 31st, 1991

APPLICATIONS HEARD

MONTH	LOCATION	GRANTED	DENIED	ADJOURNED	DECISIONS PENDING
JANUARY	DESERONTO	1	0	0	0
	TORONTO	7	0	0	0
FEBRUARY	COLBORNE	1	0	0	0
	GUELPH	1	0	0	0
	NEWBURGH	1	0	0	0
	OTTAWA	3	0	0	0
	PETERBOROUGH	1	0	0	0
	THUNDER BAY	3	0	0	0
	TORONTO	0	4	0	0
	WATERLOO	2	0	0	0
MARCH	MARMORA	1	0	0	0
	PORT COLBORNE	2	0	0	0
	TORONTO	2	0	0	0
	WINGHAM	2	1	0	0
APRIL	BANCROFT	1	0	0	0
	KITCHENER	1	0	0	0
	LONDON	2	0	0	0
	TORONTO	0	4	0	0
MAY	NIAGARA FALLS	0	0	0	1
	ST. CATHARINES	0	1	0	0
	SUDBURY	1	0	0	0
	TORONTO	2	0	0	0

APPENDIX "D-3" (CONTINUED)

- 2 -

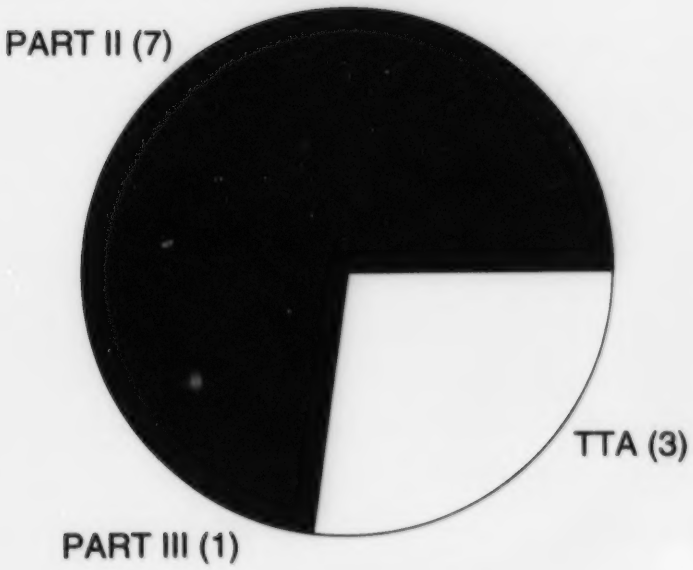
MONTH	LOCATION	GRANTED	DENIED	ADJOURNED	DECISIONS PENDING
JUNE	BANCROFT	1	0	0	0
	MOUNT FOREST	0	0	0	1
	OTTAWA	1	0	0	0
	SUDBURY	0	2	0	0
	TORONTO	2	0	0	1
JULY	KAPUSKASING	1	0	0	0
	LITTLE CURRENT	1	1	0	0
	LONDON	1	0	0	0
	PEMBROKE	2	0	0	0
	SUDBURY	2	0	0	0
	TORONTO	2	2	0	1
AUGUST	CORNWALL	1	0	0	0
	HAMILTON	1	0	0	0
	TORONTO	2	2	0	0
SEPTEMBER	CHAPLEAU	1	0	0	0
	OTTAWA	1	0	0	0
	PETERBOROUGH	1	0	0	0
	SAULT STE. MARIE	1	0	0	0
	STRATFORD	1	0	0	0
	SUDBURY	1	0	0	0
	TORONTO	0	1	0	1

APPENDIX "D-3" (CONTINUED)

- 3 -

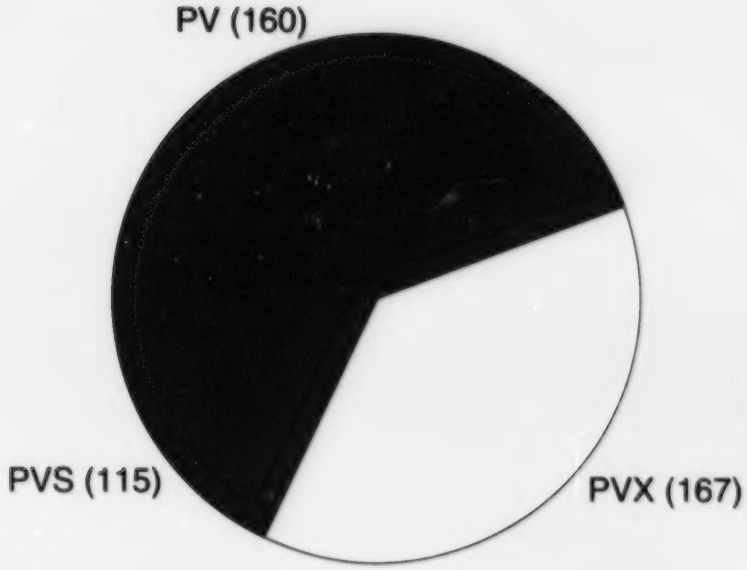
MONTH	LOCATION	GRANTED	DENIED	ADJOURNED	DECISIONS PENDING
OCTOBER	AJAX	1	0	0	0
	CORNWALL	0	2	0	0
	HAMILTON	0	1	0	0
	LONDON	2	0	0	0
	NAPANEE	1	0	0	0
	PEMBROKE	1	0	0	0
	POWASSAN	1	0	0	0
	SUDBURY	1	0	0	0
	TORONTO	9	1	0	0
NOVEMBER	TORONTO	6	0	0	0
DECEMBER	BANCROFT	1	0	0	0
	LONDON	2	0	0	0
	TORONTO	3	0	0	0
TOTAL		85	22	0	5

APPENDIX "E-1"
TRUCK APPLICATIONS 1991



SEE LEGEND FOR ABBREVIATIONS ON PAGE # 30

APPENDIX "E-2"
BUS APPLICATIONS 1991



SEE LEGEND FOR ABBREVIATIONS ON PAGE # 30

APPENDIX "F"

LEGEND

Under the Public Vehicles Act

1. PV means public vehicle application
2. PVS means public vehicle (school bus) application
3. PVX means public vehicle extra-provincial application

Under the Motor Vehicle Transport Act, 1987

4. Part II means goods moved extra-provincially by an extra-provincial undertaking
5. Part III means goods moved intra-provincially
6. MVTA means Motor Vehicle Transport Act, 1987
7. TTA means Truck Transportation Act, 1988

Commission des
transports routiers
de l'Ontario

RAPPORT ANNUEL 1991

Rapport Annuel
de la
Commission des Transports Routiers de l'Ontario

pour l'année terminée le 31 décembre 1991

À : L'honorable Henry N.R. Jackman, C.M., O. St.J., B.A., L.L.B., L.L.D., lieutenant-gouverneur de la province de l'Ontario

VOTRE HONNEUR,

J'ai le plaisir de vous présenter le rapport annuel de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année civile terminée le 31 décembre 1991.

Veuillez agréer, Votre Honneur, l'assurance de ma très haute considération.

Le ministre,

Gilles Pouliot

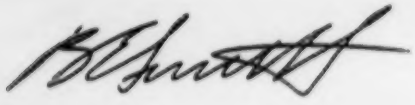
À : L'honorable Gilles Pouliot, ministre des Transports

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport des activités de la Commission des transports routiers de l'Ontario pour l'année civile terminée le 31 décembre 1991.

Veuillez agréer, Monsieur le ministre, l'assurance de ma très haute considération.

Le président,

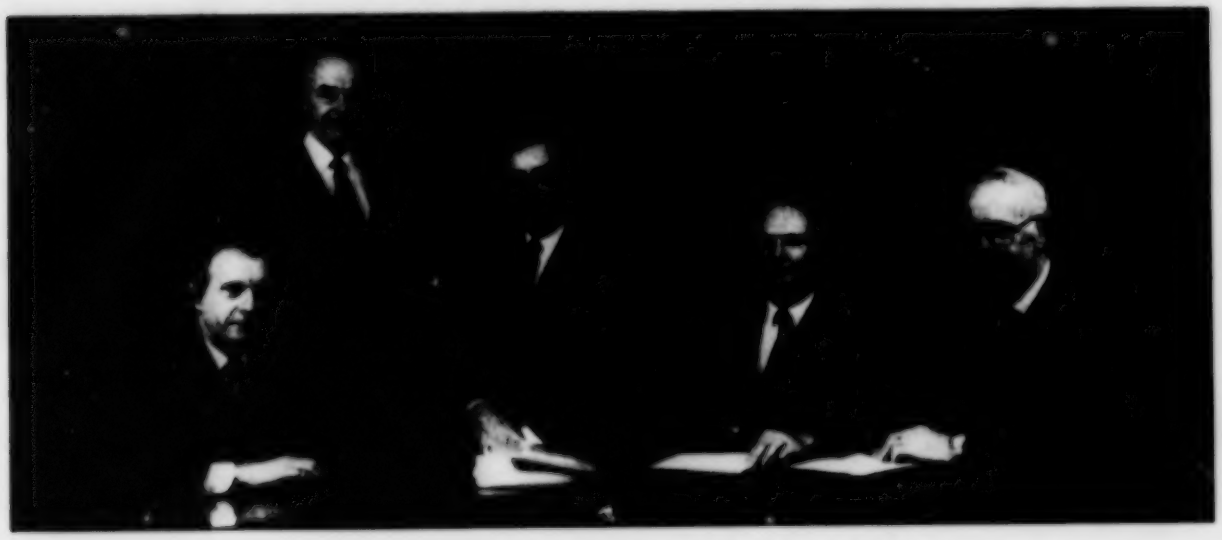


B. E. Smith

TABLE DES MATIÈRES

Liste des membres	1
Message du président	2
Description des fonctions de la Commission	3
Sommaire des demandes	4
Pétitions présentées au Conseil des ministres	19
Annexe «A» - Organigramme de la Commission	20
Annexe «B» - Répartition des recettes	21
Annexe «C» - Données financières	22
Annexe «D-1» - Demandes reçues	23
Annexe «D-1» - Suite	24
Annexe «D-2» - Demandes traitées	25
Annexe «D-3» - Audiences	26
Annexe «D-3» - Suite	27
Annexe «D-3» - Suite	28
Annexe «E» - Graphiques (1, 2)	29
Annexe «F» - Explication des abréviations	31

Conformément à l'article 29 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. de 1980, chapitre 338, la Commission des transports routiers de l'Ontario présente le trente-cinquième rapport annuel de ses activités à l'honorable Ed Philip, ministre des Transports, pour l'année civile 1991.



MEMBRES DE LA COMMISSION		DATE DE NOMINATION
B. E. Smith	Président	10 mars 1986
J. E. Magee	Vice-président	2 avril 1986
E. J. Canning	Vice-président	27 juillet 1989
G. R. Samis	Membre	17 mars 1986
E. R. Skelcher	Membre	14 février 1987

MESSAGE DU PRÉSIDENT

En 1991, la Commission des transports routiers de l'Ontario a fonctionné avec un budget de 985 000 $, soit une diminution de 28 pour 100 par rapport au budget de 1 365 000 $ de l'année précédente. Des revenus de 30 000 $ ont été générés par les droits de présentation des demandes de permis, les frais d'audience et les permis spéciaux.

Au cours de cette période, la Commission a reçu 442 demandes de permis d'exploitation de véhicule de transport en commun et 11 demandes de permis d'exploitation de véhicule utilitaire de transport en commun. Ces chiffres représentent une modeste diminution du nombre de demandes de permis de transport par autocar mais indiquent une chute de 70 pour 100 des demandes de permis de camionnage comparativement aux chiffres de 1990. Le nombre de demandes traitées a légèrement augmenté pour atteindre 423 en tout, ce qui indique qu'il n'existe à peu près aucun arriéré dans les demandes devant être traitées par la Commission. Les retards sont causés par des renseignements incomplets ou incorrects présentés à la Commission. On invite le lecteur à consulter les annexes du présent rapport pour obtenir un examen détaillé des diverses demandes.

La charge de travail générale de la Commission a continué de diminuer; il semble maintenant qu'elle s'est stabilisée au niveau actuel. J'ai examiné avec des représentants du ministère le rôle futur de la Commission et les mesures à prendre pour élargir son secteur de compétence.

La Commission a mis en oeuvre de nouvelles procédures concernant les demandes de permis d'exploitation de véhicule de transport en commun. Ces nouvelles procédures ont pour but de favoriser un échange de renseignements pertinents dès le départ, ce qui éviterait d'avoir recours à de longues audiences publiques inutiles ou excessives. La Commission est en train de surveiller leur efficacité mais n'a pas encore fait de constatations particulières.

En tant que président, j'ai participé activement aux réunions du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé; j'ai également siégé au comité des questions réglementaires et juridiques de la Commercial Vehicle Safety Alliance, organisme composé des représentants du Mexique, des États-Unis et du Canada. Son mandat général porte sur la sécurité des véhicules utilitaires.

En mai 1991, le ministre des Transports a demandé à la Commission d'examiner la question des permis inactifs dans l'industrie des véhicules de transport en commun en Ontario, d'enquêter et de présenter un rapport sur la question. En vertu de notre mandat, nous avons tenu une série de rencontres publiques avec les groupes et les particuliers intéressés de l'industrie des véhicules de transport en commun. Le rapport de la Commission, qui résume les demandes présentées, nos constatations et nos recommandations, a été présenté au ministre en décembre 1991.

Le président,

B. E. Smith

DESCRIPTION DES FONCTIONS DE LA COMMISSION

La Commission est constituée en vertu de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario.* Elle a des pouvoirs quasi judiciaires et tient des audiences publiques ayant pour objet des demandes de permis d'exploitation d'entreprises locales et extra-provinciales de camionnage et de transport par autocar, assujetties à la *Loi de 1988 sur le camionnage*, la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et la *Loi de 1987 sur les transports routiers.*

Transport par autocar

Aux termes de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et de la Partie I de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, la Commission, qui a été saisie d'une demande de permis, indique au ministre des Transports si la délivrance du permis d'exploitation d'entreprises locales et extra-provinciales de transport par autocar est compatible avec les besoins et la commodité du public.

Camionnage

D'après les exposés écrits de personnes intéressées, la Commission détermine si elle doit tenir une audience d'intérêt public relativement à une demande de permis autorisant le camionnage local et extra-provincial. Au besoin, la Commission tient une audience d'intérêt public pour déterminer si l'entreprise proposée est susceptible de nuire à l'intérêt public.

SOMMAIRE DES DEMANDES

Ce qui suit est un sommaire des demandes sur lesquelles la Commission a dû se prononcer au cours de l'année civile 1991 et ne représente que quelques exemples du type de dossiers traités par la Commission. Ces sommaires ne doivent pas être interprétés comme étant la décision officielle de la Commission sur une affaire quelconque. Pour obtenir le texte complet de la décision, il convient de s'adresser aux bureaux de la Commission.

A. SOMMAIRE DES DEMANDES DE TRANSPORT PAR AUTOCAR

1. *Ben John Janicki* Dossier n° 39588-B
Fruitland (Ontario)
L0R 1L0

Cette demande de permis extra-provincial avait pour but d'obtenir l'élargissement d'un permis existant en portant de 11 à 33 le nombre maximum de places assises dans les véhicules de transport en commun.

La Commission était préoccupée par le fait que le permis de l'auteur de la demande servait à des allers uniquement. Cette situation s'expliquait par le fait que, malgré un délai considérable, le titulaire du permis n'avait toujours pas fait une demande de permis complémentaire exigé par la province de Québec. La Commission a donc jugé qu'il était impossible d'accepter une demande d'élargissement du permis si on n'utilise pas à ce moment ce dernier de la façon conveue.

La Commission hésite à délivrer un permis pour des allers uniquement pour le transport par autocar comme pour le camionnage. Le permis n'avait évidemment pas été délivré pour des allers uniquement.

La demande a donc été rejetée.

2. *Denny Bus Lines Limited* Dossier n° 32250-Y
Acton (Ontario)
L7J 2L8

En 1989, on a délivré à Denny un permis d'exploitation de véhicule de transport en commun pour offrir un service entre Orangeville et l'agglomération torontoise. On a accordé en 1990 deux élargissements pour établir un service entre Shelburne et Orangeville et entre Orangeville et Brampton. Le permis d'exploitation original et les élargissements interdisaient les déplacements par véhicules affrétés entre l'agglomération torontoise et la municipalité régionale de Peel. Cette demande avait pour but de lever cette interdiction.

Dix-neuf témoins du public ont exprimé leur appui de cette demande. Les preuves portaient surtout sur le besoin, le confort, la fiabilité et la juste structure entre Shelburne et l'agglomération torontoise. Onze témoins ont apporté comme argument la nécessité de maintenir le service régulier. Trois témoins sur 11 seulement avaient utilisé le service pour aller dans l'agglomération torontoise ou en revenir.

L'avocat de l'auteur de la demande a indiqué que le fait que l'équipement de Denny est utilisé par d'autres transporteurs titulaires de permis et le nombre de déplacements directs par véhicules affrétés effectués par Denny prouvaient qu'il y a un manque d'autocars routiers convenables pour satisfaire à la demande du marché des services affrétés dans l'agglomération torontoise.

Selon la Commission, cette pratique n'indique pas nécessairement un manque d'équipement pour servir l'agglomération torontoise. Il est généralement convenu et accepté que les exploitants ont recours à un équipement supplémentaire de temps à autre pour répondre aux demandes de

pointe; conserver de l'équipement pour toutes les éventualités ne serait pas rentable. La Commission s'inquiéterait si cette pratique s'avérait inopportune pour le public mais on n'a rien prouvé dans ce sens.

Les intimés acceptent le principe selon lequel un exploitant offrant un service régulier aurait normalement le droit d'offrir un service affrété à partir des endroits servis. La raison de ce principe est que les services réguliers sont importants pour le public et que, dans de nombreux cas, ils sont peu utilisés et justifient l'interfinancement par les revenus des services affrétés.

Après examen des preuves, la Commission a conclu qu'une moyenne de 3 à 5 passagers par jour après 18 mois d'activités ne représente pas un besoin public.

La demande d'élimination de la restriction des services affrétés a été rejetée.

3. *Sherwood Transportation Incorporated* Dossier n° 29820-U
Goderich (Ontario)
N7A 2Y7

Dans cette demande, Sherwood Transportation Incorporated («Sherwood») cherche à servir les deux universités de la ville de Waterloo, soit l'Université de Waterloo («Waterloo») et l'Université Sir Wilfrid Laurier («Laurier») sans restriction quant à l'équipement pour les services affrétés.

La Commission a entendu le témoignage de deux personnes, l'une représentant Waterloo et l'autre Laurier. Le coordonnateur de l'équipe masculine du département d'athlétisme de Waterloo a indiqué que le département fait environ 95 déplacements par véhicules affrétés en moyenne par année. Il a parlé avec verve du service de Sherwood, qui est le transporteur exclusif du département depuis septembre 1990. Environ les deux tiers des 95 déplacements se font dans des autocars de loisirs, des autobus scolaires de taille normale, des minibus ou des camionnettes de 15 passagers.

L'administratrice de l'école de planification urbaine et régionale de Waterloo a affirmé que Sherwood est le transporteur exclusif de son département depuis septembre 1990. Le département effectue environ 70 déplacements par véhicules affrétés par an et l'administratrice s'est montrée intéressée à pouvoir continuer de voyager dans les autobus scolaires et les minibus de Sherwood. Elle a indiqué que son département n'utilisait les autocars routiers que deux ou trois fois par an.

La coordonnatrice de l'équipe féminine d'athlétisme de Laurier a expliqué que le département d'athlétisme affrète un autobus de 90 à 95 fois par an pour les compétitions d'athlétisme universitaires. Elle a décrit les services de Sherwood comme exceptionnels. Sa principale préoccupation était de pouvoir continuer à utiliser les autobus scolaires, surtout les minibus, afin de diminuer le nombre de locations de camionnettes par le département.

L'argument commun des quatre intimés était qu'ils possédaient l'équipement nécessaire pour répondre aux besoins des deux universités. Ayr Coach Lines Limited («Ayr») a récemment acheté (en décembre 1990) Martin Bus Lines («Martin») et craint ne pas pouvoir protéger son investissement et développer son entreprise dans le marché de Waterloo. Ayr est le seul intimé offrant toutes les catégories d'équipement au public de la ville de Waterloo.

Sharp Bus Lines («Sharp») a obtenu en février 1991 son permis d'exploitation de véhicules affrétés (limité aux autocars de catégorie «A») afin d'exercer ses activités dans la ville de Waterloo et son président a indiqué qu'il commence à peine à établir son entreprise sur le marché de Waterloo.

La demande est quelque peu limitée puisqu'elle concerne uniquement les deux universités. La Commission estime que les témoins du public n'ont

pas prouvé le besoin pour l'ensemble des deux universités, car un seul département de Laurier et deux départements de Waterloo ont présenté des arguments. Par conséquent, on a évalué la demande selon le besoin des départements particuliers représentés lors de l'audience.

La Commission estime que les trois témoins ont montré que Sherwood devait détenir un permis d'exploitation de véhicules de catégorie «D» autre que le permis d'exploitation d'un autocar de loisirs dont il est actuellement titulaire. L'arrivée récente de Sharp sur le marché de Waterloo, l'amélioration des anciens autocars de Martin par Ayr et le retour sur le marché de United Trails a mené la Commission à la conclusion qu'un autre transporteur de catégorie «A» était inutile en ce moment dans la ville de Waterloo.

La Commission a donc délivré un permis pour tout équipement de catégorie «D» à l'auteur de la demande afin qu'il puisse servir le département d'athlétisme et l'école de planification urbaine et régionale de l'Université de Waterloo et le département d'athlétisme de l'Université Sir Wilfrid Laurier.

4. *P.W. Transportation Limited* Dossier n° 43995(T) (1)
Calgary (Alberta)
T2G 1V1

Ce cas est un examen effectué en vertu de l'article 16 de la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario afin d'obtenir des soumissions concernant un certificat temporaire émis par la Commission le 3 mai 1991.

La Commission a reçu par télécopieur une demande de P.W. Transportation Ltd. («P.W.T.») pour l'obtention d'un permis temporaire d'exploitation de véhicule de transport en commun autorisant des déplacements sous la direction de Penetang-Midland Coach Lines Ltd. («P.M.C.L.») sur ses trajets. En raison du caractère urgent de telles demandes, la Commission les accepte sans publier l'avis public habituel de sept jours.

Trentway-Wagar Inc. a déposé une objection, soutenant que le permis temporaire délivré servait à offrir des services affrétés à partir de l'aéroport international Lester B. Pearson, ce qui contrevient aux conditions du certificat émis.

La Commission sait que les exploitants titulaires d'un permis autorisant des services réguliers connaissent à l'occasion des périodes d'activité de pointe. Afin d'éviter les retards dans les services réguliers, ce qui indisposerait les voyageurs, les transporteurs signent des ententes avec d'autres exploitants titulaires d'un permis d'exploitation de véhicule de transport en commun afin que ces derniers fournissent des véhicules et des conducteurs pour grossir leur parc de véhicules durant ces périodes de pointe. En se basant sur ces ententes, la Commission délivre des permis d'exploitation temporaires ayant des conditions semblables à celles du permis délivré le 3 mai 1991, et qui se lisent comme suit :

> «Il est permis d'effectuer des déplacements sous la direction de Penetang-Midland Coach Lines Ltd. sur les trajets et aux conditions précisés sur le permis d'exploitation de véhicule de transport en commun PV-1908 au nom de Penetang-Midland Coach Lines Ltd.
>
> SOUS RÉSERVE que les services affrétés sont interdits.»

P.M.C.L. est l'exploitant autorisé pour ce trajet et a conclu une entente avec P.W.T. afin que ce dernier fournisse un équipement supplémentaire pour grossir son parc de véhicules. Les preuves montrent que P.W.T. transporte des passagers arrivant par avion à l'aéroport international Pearson. P.W.T. indique à P.M.C.L. le nombre de passagers ainsi que le moment approximatif de leur arrivée et demande l'autorisation de les

transporter de l'aéroport au centre-ville de Toronto sur un trajet de P.M.C.L. Le moment des arrivées n'est en général pas le même que les heures du service régulier, alors P.M.C.L. autorise un «déplacement spécial» assuré par P.W.T. de l'aéroport au centre-ville de Toronto à une heure ne figurant pas sur l'horaire de P.M.C.L.

Une fois les comptes réglés entre les compagnies, le revenu final pour P.W.T. est de 280 $ par déplacement, peu importe le nombre de passagers transportés, ce qui, selon la Commission, représente des frais de service affrété demandé par le groupe.

Comme le certificat temporaire émis interdit la prestation de services affrétés, le service de transport offert est une infraction aux conditions du permis.

Comme il ne serait pas dans l'intérêt du public de révoquer le certificat temporaire, ce dernier a été modifié afin d'indiquer clairement que les tarifs et l'horaire de P.M.C.L. sont compris dans les conditions du service.

5. *Ellwood Hamilton Enterprised Ltd.*
Havelock (Ontario)
K0L 1Z0

Dossier n° 35291-E

Cette demande d'Ellwood Hamilton Enterprises Ltd. («Hamilton») concerne la prolongation du service de ligne actuel de Cordova Mines à Havelock, vers l'ouest jusqu'à la ville de Peterborough, puis vers le nord jusqu'au village de Lakefield.

La Commission a entendu 14 témoins appuyant la section Cordova-Peterborough du service de ligne proposé. L'argument de base de tous les témoins est qu'ils ne voulaient pas devoir se rendre jusqu'à Peterborough en voiture pour le travail et qu'un tel service d'autocar n'était pas disponible. Selon les témoins du public, l'horaire proposé par Hamilton était compatible avec leur horaire de travail à Peterborough.

Quant à la section Peterborough-Lakefield du service de ligne, la Commission n'a entendu que deux témoins, dont l'un pourrait être considéré comme «témoin intéressé» plutôt que comme usager possible du service proposé. L'autre témoin, un nouvel employé du collège Lakefield, aimerait utiliser le service d'autocar mais n'était pas sûr que Hamilton pourrait assurer le transport entre Peterborough et Lakefield selon l'horaire proposé.

La Commission a conclu que l'auteur de la demande avait prouvé les besoins et la commodité du public pour la section Cordova Mines-Peterborough du service de ligne. Il n'y avait à ce moment-là aucun service disponible cinq jours par semaine tôt le matin entre les collectivités à l'est de Peterborough et la ville, et les preuves présentées par le public ont indiqué que le service proposé par Hamilton répondrait à cette demande.

La Commission croit cependant que Hamilton n'a pas réussi à prouver les besoins et la commodité du public pour la section Peterborough-Lakefield du service de ligne proposé. Cette partie de la demande a donc été rejetée.

Quatre témoins ont présenté des preuves à l'appui de la section de la demande concernant un service affrété à partir de Lakefield. Ils n'ont cependant pas réussi à convaincre la Commission du besoin du public d'un service affrété séparé du service de ligne. De plus, on a souligné que les services affrétés découlent généralement de l'octroi d'un permis autorisant un service de ligne et que, dans le cas présent, la Commission estimait que l'auteur de la demande n'avait pas réussi à prouver les besoins et la commodité du public pour la section Peterborough- Lakefield du service de ligne; le droit d'offrir des services affrétés est donc éliminé.

La Commission a indiqué que, avant qu'elle ne donne une approbation partielle pour la section Cordova Mines-Peterborough du service de ligne, l'auteur de la demande devait aviser la Commission, dans les 30 jours suivant la présente date, s'il avait l'intention d'exploiter un service de ligne régulier entre ces deux endroits, sinon la demande serait rejetée.

Si la Commission reçoit de l'auteur de la demande une déclaration d'intention écrite satisfaisante, elle émettra un certificat.

6. *J. I. DeNure (Chatham) Limited* Dossier n° 02244-B19
Chatham (Ontario)
N7M 5K4

La demande de J. I. DeNure (Chatham) Limited («DeNure») pour l'obtention d'un permis d'exploitation intra-provinciale pour le transport de passagers, de bagages et de fret exprès entre Sarnia et l'agglomération torontoise selon des trajets précis a été publiée dans la Gazette de l'Ontario le 1er décembre 1990.

Au cours du mois de novembre 1989, Denure a fait une demande de permis temporaire pour exploiter un service de ligne entre Sarnia et Toronto lorsque Via Rail a annoncé sa réduction du service quotidien entre ces deux villes. On a délivré un permis d'exploitation temporaire portant certaines conditions à la suite d'une entente avec les intimés en février 1990. Le 23 mars 1990, DeNure a lancé un service de fin de semaine entre Sarnia et Toronto, offrant 4 départs dans chaque direction. Le 5 juin 1990, la Commission a autorisé la délivrance d'un permis d'exploitation permanente.

Au cours d'une conférence dans un club philanthropique à Chatham, le 16 mai 1990, Reg DeNure, président de DeNure, a annoncé que le service comprendrait 2 départs au lieu de 4 la fin de semaine en raison du petit nombre de voyageurs.

Lorsque la diminution du service a été rendue publique, les intimés de la demande originale ont présenté à la Commission un Avis de motion. Le 30 août 1990, la Commission a ordonné une nouvelle audition de la demande de permis originale pour les motifs suivants :

> «Il y a eu des changements importants aux faits après l'audience mais avant la décision de la Commission, et on ne lui a pas communiqué ces changements. Si la Commission avait été mise au courant de ces changements, elle en serait peut-être venue à une conclusion différente.»

Les preuves à l'appui de cette demande ont été présentées par 32 témoins du public. Deux témoins seulement avaient utilisé régulièrement le service de fin de semaine de DeNure en 1990 et trois témoins avaient utilisé le service de façon sporadique. Les autres témoins n'avaient pas utilisé le service mais étaient des «témoins intéressés» pour Sarnia.

Au cours de l'audience, l'auteur de la demande a déposé des documents indiquant que, entre juin 1990 et janvier 1991, DeNure a transporté en moyenne 4,8 passagers par trajet, ce qui, du point de vue des revenus, est désastreux.

La Commission a remarqué que l'auteur de la demande offrait actuellement des services affrétés à partir de tous les endroits du service de ligne proposé sauf de l'agglomération torontoise. La Commission a reconnu à plusieurs reprises l'importance des revenus provenant des services affrétés pour augmenter les revenus provenant d'un service régulier. Dans ces cas, la Commission peut accorder un permis d'exploitation d'un service affrété sans preuves particulières du public relativement aux services affrétés requis. Le critère utilisé par la Commission est le suivant :

«En général, les services affrétés sont automatiquement offerts à partir de tous les endroits d'un service de ligne, à moins que les intimés prouvent qu'une telle situation irait à l'encontre des besoins et de la commodité du public.»

Dans le cadre de ces travaux, la Commission a conclu que la proposition générale ne s'appliquait pas car la demande ne concernait pas un service de ligne régulier mais un service spécial offert uniquement les fins de semaine.

La Commission estimait que le niveau de service ne justifiait pas la délivrance d'un permis d'exploitation de service affrété dans un marché aussi important que celui de l'agglomération torontoise sans la preuve des besoins et de la commodité du public.

En se basant sur les preuves et sur tous les facteurs précédents, la Commission a rejeté la demande.

7. *Thrifty Travel Counsellors Inc.* Dossier n° 42237-C
R. R. 3
Sudbury (Ontario)
P3E 4N1

Il s'agit d'une demande de transport de passagers et de fret exprès entre l'agglomération torontoise d'une part et Parry Sound, Espanola et la municipalité régionale de Sudbury d'autre part.

On a fait des modifications concernant les véhicules, les limitant à des véhicules de luxe de 15 passagers ou moins. Les services affrétés sont également limités aux endroits situés au nord du district de Parry Sound.

On cherche à offrir aux voyageurs d'affaires une solution de rechange aux services de transport actuels par avion et par autobus entre Sudbury et Toronto. L'auteur de la demande propose d'offrir un service quotidien partant de Sudbury à 6 h et repartant de Toronto à 17 h. On a retenu les services de Peat Marwick Thorne pour la préparation des prévisions financières pour les cinq premières années du service proposé.

Sept témoins du public étaient en faveur de la demande. On pouvait en considérer deux comme des témoins de moralité, car ils ont franchement avoué qu'ils n'avaient pas personnellement besoin d'un service vers Toronto. Un autre témoin a indiqué qu'elle prend l'avion ou sa voiture jusqu'à Toronto pour assister à ses réunions et qu'elle utiliserait peu le service proposé.

Une agente de voyages a avoué que 80 pour 100 des affaires de sa compagnie touchaient les loisirs et non pas les voyages d'affaires. Le représentant de la société de développement régional de Sudbury était un «témoin intéressé» plutôt qu'un utilisateur du service proposé.

La Commission a constaté que les preuves ne suffisaient pas à justifier les besoins et la commodité du public. La Commission avait de sérieuses réserves quant à la rentabilité du service proposé et aux hypothèses concernant le nombre de passagers à la base des prévisions financières comprises dans l'étude de Peat Marwick Thorne.

La demande a été rejetée.

8. *Peter Denys Hilliard* Dossier n° 44407
Schomberg (Ontario)
L0G 1T0

Cette demande de permis d'exploitation de véhicule de transport en commun se lit comme suit :

«Pour le transport de passagers par véhicule affrété pour lequel chaque passager paie un tarif comprenant l'hébergement, les repas ou des billets d'hôtels de l'agglomération torontoise, de Mississauga et de Markham à la municipalité régionale de Niagara.

SOUS RÉSERVE :

a) que le titulaire du permis ne puisse utiliser qu'un véhicule de transport en commun de catégorie «A»;

b) qu'il n'y ait pas de services affrétés de groupe.»

Six concierges représentant des hôtels de l'agglomération torontoise et de Markham ainsi que deux témoins du public organisant des visites guidées et fournissant des services de guides aux touristes japonais ont présenté des preuves à l'appui de la demande.

Les preuves faisaient état du besoin des services de luxe offerts par Hilliard. Ces services comprennent des goûters, des boissons chaudes et froides, des fauteuils de luxe et des canapés. Les concierges ont mentionné les nombreuses demandes qu'ils reçoivent concernant des visites guidées des chutes Niagara et le nombre de demandes de service de luxe comparativement au service de camionnette offert par l'intimé, Happy Day Tours (Toronto) Inc.

Au cours de l'audience, Hilliard a affirmé que, s'il y avait un afflux de passagers, il louerait un autocar d'un autre transporteur autorisé à offrir des services affrétés à partir de l'agglomération torontoise. Selon la Commission, cela serait contraire à l'esprit des conditions modifiées; elle entend par conditions modifiées que Hilliard peut offrir des visites guidées uniquement s'il utilise son propre équipement, et non qu'il peut vendre autant de billets que possible puis affréter un autocar d'un autre exploitant. La Commission est d'avis qu'il n'y aura pas d'afflux de passagers si Hilliard utilise un système de réservation de sièges, qui favoriserait la mise en marché de son service de luxe.

Un certificat a été délivré après que Hilliard a présenté un tarif de 79,95 $ par personne et confirmé qu'un système de réservations était en place pour accueillir 20 passagers à la fois.

9. *Trentway-Wagar Inc.* Dossier n° 14198-B6/B7
Peterborough (Ontario)
K9J 7A5

Trentway-Wagar Inc. («T.W.I.») a fait une demande de cession de permis d'exploitation extra-provinciale et de véhicule de transport en commun délivrés au nom de Exec Plus Inc.

L'avocat de l'auteur de la demande a proposé d'annuler les Avis d'objection déposés par les intimés au début de l'audience. À son avis, la *Loi sur les véhicules de transport en commun* et les règlements pris en application de celle-ci donnent le droit de céder un permis d'exploitation selon des conditions énumérées dans celui-ci. Ces conditions comprennent (a) les aptitudes et la capacité de l'auteur de la demande d'offrir le service pour lequel il est titulaire d'un permis, (b) la question de savoir si la cession nuirait aux besoins et à la commodité du public; et (c) la question de savoir si la cession aurait une incidence défavorable sur les créanciers du cédant.

Les préoccupations des intimés ne portaient pas sur les conditions (a), (b) et (c) ci-dessus, mais plutôt sur une «demande de propositions» publiée par le ministère des Transports de l'Ontario le 14 décembre 1990. Dans ce document, le ministère proposait de conclure des contrats avec des transporteurs pour des services d'autocar dans certains couloirs dans l'intention d'élargir les secteurs servis par le Réseau GO. L'une des conditions est que le transporteur doit être titulaire d'un permis d'exploitation de véhicules de transport en commun affrétés à partir de chaque endroit du couloir précisé. Le permis devant faire l'objet de la cession autorisait les services affrétés entre toutes les villes de l'Ontario et, par conséquent, les intimés estimaient que l'auteur de la demande pouvait présenter des propositions au ministère pour tout couloir de l'Ontario. Ils prétendent que le fait de permettre une telle utilisation nuirait aux besoins et à la commodité du public.

La Commission a constaté que les préoccupations des intimés étaient basées uniquement sur des hypothèses. Ils craignent que le ministère demande des propositions de service dans d'autres couloirs et que l'auteur de la demande choisisse de présenter des propositions pour des couloirs pour lesquels il ne détient pas de permis. La Commission a constaté que, même si cela se produisait, l'auteur de la demande devrait présenter une demande d'élargissement de son permis d'exploitation de véhicule de transport en commun avant de pouvoir offrir un tel service, à moins qu'il ne l'offre à l'aide d'un équipement de luxe à des prix supérieurs autorisés par les permis d'Exec Plus. La Commission a estimé que ce n'était pas là le genre de service auquel songeait le ministère lorsqu'il a demandé des propositions de services pour navetteurs.

La motion présentée par l'avocat de l'auteur de la demande a été acceptée et les Avis d'objection rejetés. La Commission a indiqué qu'elle recommanderait au ministre que la cession des permis soit approuvée.

La demande concernait la cession des deux seuls permis d'exploitation délivrés au nom d'Exec Plus Inc. Ces permis ne peuvent donc pas être utilisés de pair avec d'autres permis. La Commission les considérait comme des permis «indépendants». Elle a donc recommandé au ministre d'ajouter une réserve à chaque permis demandant que le statut d'indépendance soit maintenu pour le cessionnaire. Par conséquent, les autres genres de véhicules de transport en commun peuvent uniquement être utilisés pour servir les endroits précisés dans les autres permis dont T.W.I. est titulaire.

10. *Shomer Transportation Ltd.* Dossier n° 41409-A
Thornhill (Ontario)
L4J 5B1

Il s'agit ici d'une demande de permis d'exploitation d'un véhicule de transport en commun (autobus scolaire) pour transporter les élèves de l'école Peel Educational and Tutorial Services Limited à Etobicoke, entre Vaughan et Etobicoke, sous réserve que les services affrétés soient restreints aux activités scolaires de l'école susmentionnée.

La compagnie J. I. DeNure (Chatham) Limited («DeNure») s'oppose à la demande au motif qu'elle est partie à un contrat avec Peel Educational and Tutorial Services Limited visant des services d'autobus scolaire depuis 1986, et qu'elle détient un permis d'exploitation d'un véhicule de transport en commun qui se lit comme suit :

> «Pour le transport des élèves de la Mississauga Private School entre les agglomérations de Toronto et de Brampton et ladite école à Mississauga, SOUS RÈSERVE que les services affrétés ne visent que des activités scolaires de l'école susmentionnée.»

L'école était représentée par son actionnaire principal, également directeur de la Mississauga Private School qui a déménagé à Etobicoke en 1987.

La preuve a démontré que l'école Peel Educational a avisé DeNure qu'elle n'aurait plus besoin de ses services après le mois de décembre 1990. Un contrat de service de transport a été conclu avec Shomer, commençant le 7 janvier 1991.

DeNure a par la suite intenté des procédures judiciaires contre l'école Peel Educational et la compagnie Shomer, soutenant que ces dernières avaient violé son contrat.

La compagnie Shomer a commencé à fournir ses services à l'école en janvier avec trois de ses propres autobus, et elle a conclu un contrat de sous-traitance avec Penetang-Midland Coach Lines Ltd. («P.M.C.L.») pour obtenir neuf véhicules additionnels.

L'intimé soutient que la Commission ne devrait pas accorder le permis demandé au motif que le contrat avec DeNure est le seul contrat valide et que cette entreprise détient également le seul permis d'exploitation de véhicule de transport en commun en vigueur. La Commission a jugé qu'elle n'avait pas compétence pour établir la validité du contrat de DeNure. La Commission a souligné que le permis d'exploitation de DeNure ne couvrait pas le service de transport requis depuis le déménagement de l'école des locaux qu'elle occupait il y a quatre ans.

Le public, représenté dans la présente cause par Peel Educational, veut avoir le service de transport offert par Shomer et a besoin de ce service. La Commission a jugé que la délivrance du permis demandé était justifiée par les besoins et la commodité du public. Dans sa décision de 1987 de l'affaire J. & T Murphy Limited et Elgie Bus Lines Limited, la Commission a formulé son motif comme suit :

> «La Commission estime que le contrat du conseil scolaire constitue une preuve légitime des besoins et de la commodité du public.»

La Commission s'est penchée sur deux questions. La première a trait au contrat de sous-traitance entre l'auteur de la demande et la compagnie P.M.C.L. La Commission est d'avis que la Loi sur les véhicules de transport en commun permet un tel service de transport, sous réserve des conditions suivantes :

1. l'entrepreneur principal (Shomer) assume l'entière responsabilité du service de transport qu'il s'est engagé à fournir;

2. le contrat doit, comme c'est le cas ici, permettre la sous-traitance d'une partie du service, sous réserve de l'approbation de l'usager du service de transport;

3. l'entrepreneur principal doit s'assurer que le sous-traitant d'etient détient le ou les permis d'exploitation requis, et des copies de celui-ci ou ceux-ci doivent accompagner l'entente de sous-traitance;

4. une copie de l'entente de sous-traitance, accompagnée desdits permis, doit être déposée auprès de la Commission pour la durée de l'entente.

La seconde question a trait au territoire visé par la demande. La preuve a démontré que les étudiants devant utiliser le service de transport étaient dispersés sur un territoire beaucoup plus grand que celui visé par la demande. L'auteur de la demande a indiqué qu'il déposerait sans délai une demande visant le territoire à desservir en vertu du contrat. La Commission a délivré un permis temporaire afin d'examiner la demande appropriée.

11. *Weekend Exotics Incorporated*
London (Ontario)
N6A 1P8

Dossiers n° 44417
44417-A

Weekend Exotics Incorporated («Weekend») a présenté à la Commission des demandes visant des services affrétés intra-provinciaux et extra-provinciaux à partir d'endroits situés dans le comté de Middlesex, sous réserve de certaines restrictions relatives aux véhicules.

Le secrétaire-trésorier a témoigné pour le compte de l'auteur de la demande, indiquant que celui-ci exploite trois véhicules et qu'il est en affaires depuis un an. Aucun renseignement financier n'était disponible; cependant, le secrétaire-trésorier était d'avis que l'entreprise s'auto-suffisait.

La Commission a indiqué que, sur réception de trois affidavits à l'appui des demandes, elle délivrerait des permis d'exploitation temporaires expirant le 30 juin 1992. Les permis d'exploitation

temporaires sont accordés à la condition que l'auteur de la demande dépose mensuellement auprès de la Commission, à compter du 15 juin 1991, des états des résultats d'exploitation. Le défaut de déposer lesdits états mensuellement pourrait porter préjudice aux demandes de permis d'exploitation permanents.

La Commission a déclaré que la seule question traitée à l'audience sur les permis d'exploitation permanents serait la situation financière de l'auteur de la demande, étant donné que les besoins et la commodité du public ont été traités lors de l'audience sur les permis temporaires.

12. *772314 Ontario Inc.* Dossier n° 44368-B
Azilda (Ontario)
POM 1BO

La société 772314 Ontario Inc., faisant affaire sous le nom de «Sookram Bus Lines» («Sookram»), a présenté une demande de permis d'exploitation extra-provinciale pour «le transport de passagers par véhicule affrété à partir d'endroits situés dans la municipalité régionale de Sudbury jusqu'à la frontière entre l'Ontario et le Manitoba, l'Ontario et le Québec, et l'Ontario et les Etats-Unis et au delà, et pour le transport des mêmes passagers pendant le même déplacement par véhicule affrété jusqu'aux points de départ.»

La preuve à l'appui de la demande était minimale. Quatre des sept témoins du public n'avaient organisé aucun déplacement extra-provincial par véhicule affrété au cours de la dernière année.

Pour rendre sa décision, la Commission a examiné la tendance de l'auteur de la demande à exploiter son entreprise illégalement, malgré la mise en garde formulée lors d'une récente demande.

Il convient de mentionner deux exemples. En décembre 1990, l'auteur de la demande a conclu une entente en vertu de laquelle il s'engageait à gérer l'entreprise 510358 Ontario Ltd., titulaire d'un permis d'exploitation d'un véhicule de transport en commun (autobus scolaire). M. Sookram, président de la société requérante, a admis que depuis le mois de décembre 1990 l'auteur de la demande avait effectué plusieurs déplacements en voiture-coach affrétée en vertu de ladite entente, utilisant le permis d'exploitation d'autobus scolaire comme base de justification de son droit d'exploitation. Ce permis indique apparemment que de tels déplacements ne sont permis que par autobus scolaire. La Cour suprême a confirmé ce fait dans sa décision de 1986, Regina vs. Langs Bus Lines Limited, et la Commission l'a réitéré en 1987 dans sa décision motivée de la cause J & T Murphy Limited et Elgie Bus Lines Limited.

Mais c'est le deuxième exemple qui préoccupe la Commission. En février 1991, l'auteur de la demande a demandé à la Commission de lui accorder un «permis spécial» pour offrir un service à destination de Boston. La Commission a refusé de délivrer le permis et a souligné que l'auteur de la demande devait satisfaire à certaines conditions imposées par la loi américaine avant de pouvoir opérer sur ce territoire. On faisait référence à l'assurance sur la responsabilité civile et les dommages matériels qu'exige la loi des Etats-Unis. Malgré cette mise en garde, M.Sookram a offert ce service en tenant pour acquis que, s'il offrait le service gratuitement, il était soustrait à tous les règlements. La Commission ne pouvait croire qu'il avait même négligé de vérifier avec son assureur si, dans les circonstances, sa police avait effet aux Etats-Unis.

La Commission n'était pas convaincue que les besoins et la commodité du public justifiaient la délivrance du permis et a rejeté la demande.

13. *Sharp Bus Lines Limited* Dossier n° 21605-W/X
R. R. 2
St. George (Ontario)
N0E 1N0

L'auteur de la demande, Sharp Bus Lines Limited («Sharp»), a demandé des permis pour services

affrétés intra et extra-provinciaux à partir de la ville de Waterloo.

Au début de l'audience, l'avocat de l'auteur de la demande a présenté une requête pour modifier la demande en y ajoutant deux restrictions. La première restriction exigeait que le titulaire du permis soit limité à l'usage de véhicules de transport en commun de catégorie «A» et à des autobus scolaires de catégorie «D» peints en jaune de chrome. La deuxième restriction exigeait que les services affrétés entre Waterloo et l'aéroport international Lester B. Pearson ne s'appliquent qu'aux voyages de groupe organisés et ne soient pas organisés de façon à constituer des services réguliers.

La principale raison de la présente demande est qu'une grande partie des activités commerciales de Sharp à Kitchener touche des passagers qui résident à Waterloo ou qui aimeraient être ramassés dans la ville de Waterloo.

Quatre des neuf témoins du public qui ont comparu à l'appui de la demande représentaient des groupes d'usagers de Waterloo et cinq possédaient ou représentaient des agences de voyage ou étaient des organisateurs de groupes. Tous étaient en faveur du permis de ramassage par voiture-coach à Waterloo et tous avaient utilisé les services de l'auteur de la demande.

Après avoir examiné les témoignages du public, la Commission a fait remarquer qu'il y avait peu de preuves à l'appui d'un permis de catégorie «D». Par conséquent, ce permis a été refusé.

Les intimés ont soutenu qu'ils auraient des difficultés financières si un autre permis était accordé pour Waterloo. Toutefois, leur argument n'était pas soutenu par la preuve. Dans sa décision, la Commission doit tenir compte des besoins et de la commodité du public d'une part, et des difficultés financières anticipées des intimés d'autre part. Pour évaluer ces deux éléments opposés, la Commission doit essayer de mesurer l'avantage que le public retirerait de la délivrance d'un permis au regard des difficultés imposées aux intimés, le cas échéant.

C'est pourquoi l'intimé qui allègue des difficultés financières en cas de délivrance d'un permis doit prouver son allégation par la présentation de données financières et de renseignements relatifs au nombre de passagers et autres renseignements pertinents, afin que la Commission puisse conclure que les difficultés susceptibles de résulter de la délivrance du permis demandé sont telles, qu'elle devrait modifier ou refuser celui-ci même si le critère relatif aux besoins et à la commodité du public a été satisfait.

D'après la preuve présentée, la Commission a conclu que les témoins du public, ainsi que leurs clients, étaient incommodés du fait que le ramassage avait lieu à l'extérieur de Waterloo. Par conséquent, la Commission était convaincue que le critère relatif aux besoins et à la commodité du public avait été satisfait. En outre, les intimés n'ayant pas présenté de preuve concluante quant aux difficultés financières qu'ils étaient susceptibles de subir, la Commission a accordé les permis modifiés.

14 *Merv Orr's Group Inc.* Dossier n° 32979-D/E
Cambridge (Ontario)
N3H 4S6

Merv Orr's Group Inc. («Orr»), de Cambridge, l'une des plus grandes écoles de formation de chauffeurs de camion de l'Ontario et détenteur d'un permis d'exploitation d'une entreprise de camionnage desservant la région de Cambridge, a déposé des demandes de permis visant des services affrétés intra et extra-provinciaux avec un seul véhicule de transport en commun, à partir de la ville de Cambridge.

Des témoignages à l'appui des demandes ont été déposés par vingt-deux représentants de l'industrie et d'organismes de secours mutuel,

d'athlétisme et de charité. De façon générale, les témoins du public soutenaient que M. Merv Orr, président de la société requérante, est un homme d'affaires de la région qui a participé à de nombreuses entreprises et oeuvres de charité à Cambridge, et qu'un transporteur situé dans la localité était nécessaire. La majorité des témoins ont indiqué qu'ils utiliseraient les services de la société Orr parce que les tarifs proposés par celle-ci étaient beaucoup plus bas que ceux des intimés, et parce que M. Orr soutient divers projets communautaires.

La Commission n'était pas convaincue que le territoire visé (la ville de Cambridge) pouvait donner lieu à suffisamment d'activités commerciales pour justifier ces permis, compte tenu particulièrement du manque d'expérience de l'exploitant dans le domaine du transport en commun avec un seul autobus datant de 16 ans. La Commission est d'avis que la performance financière de Orr au cours des deux dernières années, la conjoncture économique actuelle et les projets de diversification dans un autre secteur très concurrentiel de l'industrie du transport à ce moment-ci, pourraient nuire à la situation financière de la société Orr.

Pour ces motifs, les demandes ont été rejetées.

15. *Gray Coach Lines Inc.* Dossier n° 44356-A1/A2
Toronto (Ontario)
M5G 1Z8

Commission de transport Dossier n° 15099-A9/A10
Ontario Northland
North Bay (Ontario)
P1B 8L3

Deux demandes de «partage et cession», selon le terme communément utilisé, ont été entendues en même temps. Un des auteurs d'une demande, Gray Coach Lines Inc. («Gray Coach»), cherchait à faire supprimer de son permis une partie de son autorisation d'exploiter, et le deuxième auteur d'une demande, la Commission de transport Ontario Northland («CTON»), demandait une autorisation d'exploiter correspondant exactement à la partie supprimée du permis de Gray Coach.

Pour une contrepartie de sept millions de dollars, Gray Coach a convenu de vendre à la CTON son terminus dans la ville de Barrie et son permis d'exploitation du trajet Toronto-Barrie en empruntant l'autoroute 400, et les lignes de continuation a) de Barrie à North Bay, b) de Barrie à Sudbury, c) de Barrie à Midland et d) de Barrie à Owen Sound. Le contrat d'achat et de vente envisageait la cession des services affrétés à la CTON à partir de tous les points le long des lignes susmentionnées. Le permis de Gray Coach devait être modifié en conséquence.

La Commission a constaté que la CTON, un organisme de la Couronne, recevait un genre de subvention gouvernementale pour l'exploitation de son entreprise de transport par autobus. Toutefois, ce fait n'est pas la question centrale de l'affaire. Les intimés n'ont présenté aucune preuve en vertu de laquelle la Commission aurait pu conclure que le secteur privé voulait et pouvait effectuer la transaction dont il est question dans la présente cause.

Aucune preuve n'a été présentée à l'appui de la déclaration des intimés selon laquelle le secteur privé aurait fait une offre concurrentielle si la CTON n'avait pas bénéficié d'un avantage fiscal. Cette déclaration était de nature purement spéculative. Bref, la Commission n'a pu trouver en quoi la délivrance des permis pourrait porter préjudice aux besoins et à la commodité du public.

La Commission a soulevé deux autres questions lors de l'audience. Il n'y a pas suffisamment de passagers qui utilisent les services de ligne de Barrie à Owen Sound et de Barrie à Midland pour supporter deux exploitants. En outre, ces services ne font pas partie du corridor reliant Toronto et le Nord de l'Ontario, mais sont simplement des embranchements de ce corridor. Par conséquent, la

Commission a jugé que la CTON allait au-delà du mandat qu'elle s'est attribué, à savoir l'exploitation d'un service efficace de transport dans le Nord de l'Ontario, en cherchant à s'approprier un service de liaison avec le Sud de l'Ontario. On n'a présenté aucune preuve acceptable pour justifier l'acquisition de ces deux services d'embranchement; par exemple, une preuve portant sur l'utilisation efficace de l'équipement ou sur la rentabilité. La Commission a refusé d'approuver la demande de la CTON visant les services de Barrie à Owen Sound et de Barrie à Midland, mais a accepté la demande de Gray Coach à l'égard de ces services.

En ce qui concerne la dernière partie de la demande, il en résulterait un exploitant de plus sur les marchés de Toronto et de Barrie, étant donné que Gray Coach continuerait à offrir des services affrétés en vertu des autorisations qu'elle détient encore. Le seul témoignage que la Commission a entendu sur les effets économiques de services affrétés additionnels a été celui de l'intimé, Penetang Midland Coach Lines Ltd. («PMCL»).

La Commission a jugé que le témoignage de PMCL n'avait pas fourni les précisions dont elle avait besoin pour outrepasser la disposition réglementaire prévoyant l'approbation de services affrétés à partir de tous les points le long d'une route autorisée.

La demande visant le service entre l'agglomération torontoise, North Bay et Sudbury a été acceptée, sous réserve d'une disposition interdisant les services affrétés à partir d'endroits situés dans la municipalité régionale de York et le comté de Simcoe, à l'exception des villes de Barrie et d'Orillia. Les services affrétés à partir de l'agglomération torontoise et de Barrie ont été limités aux endroits situés au Nord des districts de Parry Sound et de Nipissing, et les services affrétés extra-provinciaux ont été limités aux endroits situés le long de la frontière de l'Ontario et du Québec au Nord de la route principale n° 63, y compris celle-ci.

16. *Commission de transport* — Dossier n° 15099-A9/10
Ontario Northland
North Bay (Ontario)
P1B 8L3

Gray Coach Lines Inc. — Dossier n° 44356-A1/A2
Toronto (Ontario)
M5G 1Z8

La Commission de transport Ontario Northland («CTON») et Gray Coach Lines Inc. («Gray Coach») ont toutes deux présenté une requête pour une nouvelle audition de leur demande respective, portant sur le «partage et cession» des permis d'exploitation intra et extra-provinciale détenus par Gray Coach, qui ont fait l'objet de la décision motivée de la Commission rendue le 16 avril 1991.

La Commission a décidé qu'il était d'importance capitale que l'opération commerciale entre la CTON et Gray Coach soit complétée.

La CTON a refusé de donner suite à l'opération proposée sans l'approbation des deux services de Barrie à Midland et de Barrie à Owen Sound. Par conséquent, la Commission a accordé le redressement demandé par l'avocat des auteurs de demandes et a ordonné une nouvelle audition des deux demandes devant un autre comité de la Commission.

17. *Commission de transport* — Dossier n° 15099-A11/A12
Ontario Northland
North Bay (Ontario)
P1B 8L3

Il s'agit de deux demandes présentées pour la deuxième fois par la Commission de transport Ontario Northland («CTON»), formulées essentiellement dans les mêmes termes, à l'égard de permis d'exploitation intra et extra-provinciale de véhicules de transport en commun.

La Commission a accepté une partie des demandes antérieures. Les demandes complémentaires de Gray Coach Lines Inc. («GCL») ont été acceptées telles que publiées.

Par la suite, la CTON et GCL ont présenté chacune une requête pour une nouvelle audition de leur demande respective. La Commission a ordonné une nouvelle audition le 28 août 1991. Peu de temps après cette date, les deux auteurs de demandes ont retiré leur demande respective.

La CTON a déposé les présentes demandes en même temps que les demandes antérieures ont été retirées. La Commission avait refusé la partie des demandes originales qui avait trait aux services entre Barrie et Owen Sound et Barrie et Midland au motif que «la CTON allait au-delà du mandat qu'elle s'est attribué». En vertu d'une modification, l'auteur de la demande avait supprimé, avant l'audition des présentes demandes, les deux services en question. Le plan d'entreprise de la CTON qui a été soumis à la ministre du Développement du Nord et des Mines (déposé comme preuve auprès de la Commission) fait spécifiquement référence au projet d'acquisition des trois services restants prévus dans la présente demande. La ministre a approuvé le plan d'entreprise par lettre datée du 25 juillet 1991. Par conséquent, la Commission est convaincue que la CTON a maintenant le mandat nécessaire pour l'exploitation des services visés dans les demandes modifiées.

Les certificats d'autorisation originaux, délivrés par la Commission le 13 avril 1991, limitaient les services affrétés intra-provinciaux de la ville de Barrie à des endroits situés dans le Nord de l'Ontario, et les services extra-provinciaux de Barrie aux points de passage frontalier entre l'Ontario et le Manitoba et l'Ontario et le Québec situés dans le Nord de l'Ontario. À Orillia et à d'autres endroits vers le Nord, aucune restriction de ce genre n'avait été imposée afin d'assurer que les usagers de services affrétés dans ces régions avaient un choix d'exploitants au moins aussi grand qu'avant. La Commission était d'avis que, en permettant des services affrétés sans restriction à partir de Barrie, il y aurait dédoublement des services affrétés offerts par GCL en vertu des autres permis de services de ligne qu'elle détient.

La preuve a démontré que la compagnie GCL était maintenant disposée à abandonner son permis de services affrétés pour la ville de Barrie, évitant ainsi le dédoublement. La substitution de la CTON à GCL fait que les usagers de la ville de Barrie auront le même nombre d'exploitants de services affrétés qu'ils ont à l'heure actuelle. La CTON a réussi à convaincre la Commission que le terminus de Barrie constitue un élément essentiel du service de ligne en cause et que les revenus provenant des services affrétés sont nécessaires pour garder cette installation rentable.

La Commission était convaincue que la CTON possède les compétences et les ressources nécessaires pour offrir un service de qualité acceptable aux usagers des trois services en question.

Lorsque la Commission examine une demande de cession d'un permis d'exploitation d'un transporteur autorisé à un autre, elle doit faire rapport au ministre sur la question de l'opportunité de la cession quant aux besoins et à la commodité du public touché par le service de transport cédé. Dans le cas à l'étude, il s'agit d'une demande de cession de trois services. De façon générale, en l'absence de preuves contraires, des services affrétés sont autorisés par la délivrance (ou la cession) d'un permis d'exploitation d'un service de ligne. Dans la présente instance, la Commission n'a vu aucun préjudice pouvant être causé aux besoins ou à la commodité du public par la cession demandée. Le nombre d'exploitants de services affrétés de Barrie à des endroits vers le nord reste le même. La grille tarifaire que propose la CTON est compétitive.

La Commission est convaincue que la cession des trois services de la GCL à la CTON ne causera aucun préjudice relativement aux besoins et à la commodité du public.

B. SOMMAIRE DES DEMANDES DE CAMIONNAGE

1. *820710 Ontario Inc.* Dossier n° 103477658
Bracebridge (Ontario)
P0B 1C0

L'auteur de la demande a fait une demande de permis d'exploitation en vertu de la *Loi de 1988 sur le camionnage*, pour le transport de «fret général» et de «véhicules neufs» entre certains endroits de l'Ontario.

La registrateure des véhicules automobiles a indiqué à la Commission que l'auteur de la demande était apte à détenir un permis. Deux intimés ont déposé une demande devant la registrateure pour que la Commission tienne une audience en vue d'examiner la question de l'intérêt public. Des observations ont été également présentées à la Commission par lesdits intimés.

Les observations présentées par les intimés indiquent qu'ils exploitent des tracteurs et des remorques spécialement conçus pour le transport de 8 à 13 automobiles neuves à la fois. La conception de ces tracteurs et de ces remorques empêche les intimés de transporter autre chose que des automobiles neuves ou usagées. Ce secteur du marché du transport est très spécialisé; il est desservi par quatre transporteurs importants qui doivent coordonner leur service avec les calendriers de production afin d'expédier les automobiles à leurs clients de la façon la plus efficace et la plus économique possible. Les exigences en matière de transport sont tellement complexes qu'elles empêcheraient toute personne disposant d'un seul véhicule d'oeuvrer dans ce secteur de l'industrie du transport.

L'auteur de la demande est un très petit transporteur qui ne dispose que d'une remorque basculante et d'un transporteur d'équipement, et il ne prévoit pas se procurer d'équipement supplémentaire.

Selon la Commission, l'importance, la situation et les intentions de l'auteur de la demande ne présentent aucun risque d'effet préjudiciable pour le public. La Commission a donc recommandé que l'autorisation demandée soit accordée.

PÉTITIONS PRÉSENTÉES AU CONSEIL DES MINISTRES

L'article 22 de la *Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario*, L.R.O. de 1990, chap. 19, et les modifications qui y ont été apportées prévoient que «Si une partie ou une personne visée par une ordonnance ou une décision de la Commission à l'égard d'une question qui a pris naissance en vertu de la *Loi sur les véhicules de transport en commun* dépose, dans les soixante jours de la date de cette décision ou ordonnance, une pétition auprès du greffier du Conseil exécutif, le lieutenant-gouverneur en conseil peut :

a) confirmer, modifier ou rescinder, en tout ou en partie cette ordonnance ou décision;

b) exiger de la Commission qu'elle tienne une autre audience publique pour entendre une partie ou l'ensemble de la requête présentée devant la Commission et qui a fait l'objet de son ordonnance ou de sa décision.

La décision de la Commission rendue après l'audience publique ordonnée en vertu de l'alinéa b) ne peut faire l'objet d'une pétition aux termes du présent article.»

Au cours de l'année 1991, trois pétitions ont été déposées auprès du greffier du Conseil exécutif et aucune décision n'a encore été prise :

(i) Commission de transport Ontario Northland
auteur de la demande

pétitionnaires
(a) Ontario Motor Coach Association
(b) Penetang-Midland Coach Lines Ltd.

dossier de la CTRO
n° 15099-A11/A12

(ii) Denny Bus Lines Ltd.
auteur de la demande et pétitionnaire
dossier de la CTRO
n° 32250-Y

(iii) Merv Orr's Group Inc.
auteur de la demande et pétitionnaire
dossier de la CTRO
n° 32997-D/E

ANNEXE -A-
COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO
ORGANIGRAMME DE LA COMMISSION

ANNEXE -B-

COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO

Répartition des recettes

Du 1er janvier au 31 décembre 1991

Droits de présentation des demandes	14 147,37 $
Frais judiciaires	3 953,69
Crédits et change (dollars américains)	1 070,01
Adjournements	500,00
Assignations	30,00
Enregistrements des audiences sur bandes magnétiques	2 891,29
Transcriptions	40,00
Photocopies	478,85
Permis spéciaux	7 047,24
Recettes brutes	30 158,45 $
Remboursements et chèques sans provision	345,00
Recettes nettes	29 813,45 $

ANNEXE -C-
DONNÉES FINANCIÈRES DE
LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO

pour les périodes indiquées

	Total frais de personnel	Frais D'exploitation			Total frais directs d'exploitation	Total centre des coûts
		Frais de transport	Services	Fournitures et matériel		
Fonds disponibles du 1er avril 1990 au 31 mars 1991	789,7	45,9	118,9	30,2	195,0	984,7
Dépenses réelles du 1er avril 1990 au 31 mars 1991	752,1	40,9	31,9	33,4	106,2	858,3
Fonds disponibles du 1er avril 1991 au 31 mars 1992	796,6	57,5	83,5	54,0	195,0	991,6
Dépenses réelles du 1er avril 1991 au 31 décembre 1991	565,3	40,2	27,2	22,1	89,5	654,8
Fonds disponibles à la fin de l'exercice	231,3	17,3	56,3	31,9	105,5	336,8

ANNEXE -D-1-

DEMANDES REÇUES PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO PENDANT L'ANNÉE 1991

LOI SUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT EN COMMUN

CATÉGORIE	ACCEPTÉES	REJETÉES	RETIRÉES	EN INSTANCE	TOTAL
PV	78	15	17	50	160
PVS	81	1	8	25	115
PVX	111	8	12	36	167
TOTAL	270	24	37	111	442

LOI SUR LE CAMIONNAGE

CATÉGORIE	ACCEPTÉES	REJETÉES	RETIRÉES	EN INSTANCE	TOTAL
TTA	1	0	0	2	3

PARTIE II/PARTIE III

LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS/ CIRCULATION EXTRA ET INTRA-PROVINCIALE DE MARCHANDISES

CATÉGORIE	ACCEPTÉES	REJETÉES	RETIRÉES	EN INSTANCE	TOTAL
PARTIE II	6	0	0	1	7
PARTIE III	1	0	0	0	1
TOTAL	7	0	0	1	8

ANNEXE -D-1- (SUITE)

DEMANDES DE CESSION DE PERMIS REÇUS PAR LA COMMISSSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO PENDANT L'ANNÉE 1991

LOI	ACCEPTÉES	REJETÉES	RETIRÉES	EN INSTANCE	TOTAL
MVTA	6	1	2	4	13
PV	38	0	3	13	54
TOTAL	44	1	5	17	67

DEMANDS DE DÉLIVRANCE DE PERMIS TEMPORAIRES REÇUES PENDANT L'ANNÉE 1991

LOI	ACCEPTÉES	REJETÉES	RETIRÉES	EN INSTANCE	TOTAL
MVTA	22	1	2	1	26
PV	45	6	6	8	65
TOTAL	67	7	8	9	91

ANNEXE -D-2-

DEMANDES TRAITÉES PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO

Du 1er janvier au 31 décembre 1991

CATÉGORIE	NOMBRE DE CAS OPPOSÉS	REJETÉES	ACCEPTÉES	TOTAL
PV	36	23	128	151
PVS	3	1	97	98
PVX	15	12	144	156
TOTAL	54	36	369	405

PARTIE II/PARTIE III

CATÉGORIE	NOMBRE DE CAS OPPOSÉS	REJETÉES	ACCEPTÉES	TOTAL
PARTIE II	11	0	11	11
PARTIE III	6	0	6	6
TOTAL MVTA	17	0	17	17

LOI SUR LE CAMIONNAGE

CATÉGORIE	NOMBRE DE CAS OPPOSÉS	REJETÉES	ACCEPTÉES	TOTAL
TTA	1	0	1	1

Total - Décisions motivées : 23

ANNEXE -D-3-

AUDIENCES DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS ROUTIERS DE L'ONTARIO AYANT EU LIEU DANS L'AGGLOMÉRATION TORONTOISE ET AILLEURS

Du 1er janvier au 31 décembre 1991

DEMANDES AYANT FAIT L'OBJET D'UNE AUDIENCE

MOIS	ENDROIT	ACCEPTÉES	REJETÉES	AUDIENCE AJOURNÉE	DÉCISION EN INSTANCE
JANVIER	DESERONTO	1	0	0	0
	TORONTO	7	0	0	0
FÉVRIER	COLBORNE	1	0	0	0
	GUELPH	1	0	0	0
	NEWBURGH	1	0	0	0
	OTTAWA	3	0	0	0
	PETERBOROUGH	1	0	0	0
	THUNDER BAY	3	0	0	0
	TORONTO	0	4	0	0
	WATERLOO	2	0	0	0
MARS	MARMORA	1	0	0	0
	PORT COLBORNE	2	0	0	0
	TORONTO	2	0	0	0
	WINGHAM	2	1	0	0
AVRIL	BANCROFT	1	0	0	0
	KITCHENER	1	0	0	0
	LONDON	2	0	0	0
	TORONTO	0	4	0	0
MAI	NIAGARA FALLS	0	0	0	1
	ST. CATHARINES	0	1	0	0
	SUDBURY	1	0	0	0
	TORONTO	2	0	0	0

ANNEXE -D-3- (SUITE)

- 2 -

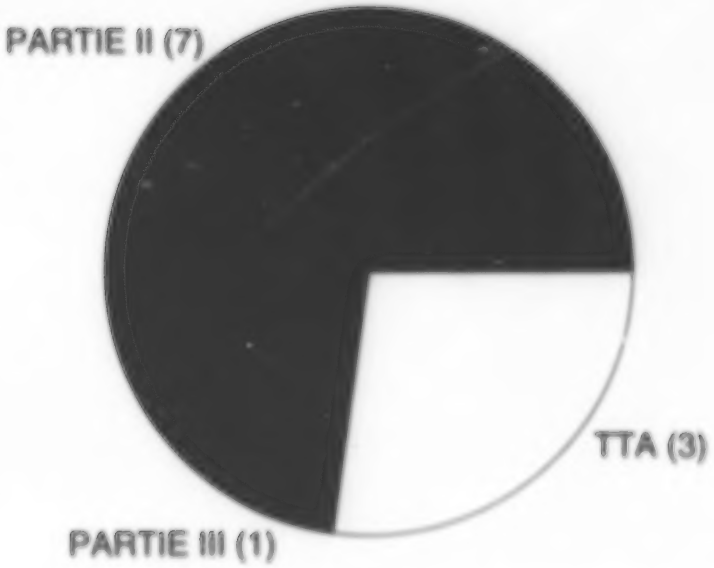
MOIS	ENDROIT	ACCEPTÉES	REJETÉES	AUDIENCE AJOURNÉE	DÉCISION EN INSTANCE
JUIN	BANCROFT	1	0	0	0
	MOUNT FOREST	0	0	0	1
	OTTAWA	1	0	0	0
	SUDBURY	0	2	0	0
	TORONTO	2	0	0	1
JUILLET	KAPUSKASING	1	0	0	0
	LITTLE CURRENT	1	1	0	0
	LONDON	1	0	0	0
	PEMBROKE	2	0	0	0
	SUDBURY	2	0	0	0
	TORONTO	2	2	0	1
AOÛT	CORNWALL	1	0	0	0
	HAMILTON	1	0	0	0
	TORONTO	2	2	0	0
SEPTEMBRE	CHAPLEAU	1	0	0	0
	OTTAWA	1	0	0	0
	PETERBOROUGH	1	0	0	0
	SAULT STE. MARIE	1	0	0	0
	STRATFORD	1	0	0	0
	SUDBURY	1	0	0	0
	TORONTO	0	1	0	1

ANNEXE -D-3- (SUITE)

- 3 -

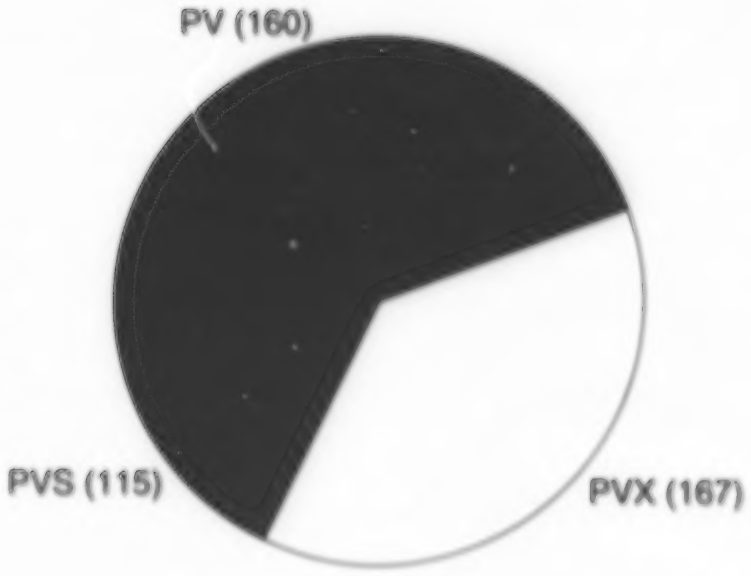
MOIS	ENDROIT	ACCEPTÉES	REJETÉES	AUDIENCE AJOURNÉE	DÉCISION EN INSTANCE
OCTOBRE	AJAX	1	0	0	0
	CORNWALL	0	2	0	0
	HAMILTON	0	1	0	0
	LONDON	2	0	0	0
	NAPANEE	1	0	0	0
	PEMBROKE	1	0	0	0
	POWASSAN	1	0	0	0
	SUDBURY	1	0	0	0
	TORONTO	9	1	0	0
NOVEMBRE	TORONTO	6	0	0	0
DÉCEMBRE	BANCROFT	1	0	0	0
	LONDON	2	0	0	0
	TORONTO	3	0	0	0
TOTAL		85	22	0	5

ANNEXE «E-1»
DEMANDES DE PERMIS DE CAMIONNAGE PRÉSENTÉES EN 1991



VOIR L'EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS À LA PAGE 30

ANNEXE «E-2»
DEMANDES DE PERMIS DE TRANSPORT PAR AUTOCAR PRÉSENTÉES EN 1991



VOIR L'EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS À LA PAGE 30

ANNEXE -F-

EXPLICATION DES ABRÉVIATIONS

Aux termes de la *Loi sur les véhicules de transport en commun*

1. PV désigne une demande de permis d'exploitation de véhicule de transport en commun

2. PVS désigne une demande de permis d'exploitation de véhicule de transport en commun (autobus scolaire)

3. PVX désigne une demande de permis d'exploitation extra-provinciale de véhicule de transport en commun

Aux termes de la *Loi de 1987 sur les transports routiers*

4. Partie II désigne la circulation extra-provinciale de marchandises par une entreprise de camionnage extra provinciale

5. Partie III désigne la circulation intra-provinciale de marchandises

6. MVTA désigne la *Loi de 1987 sur les transports routiers*

7. TTA désigne la *Loi de 1988 sur le camionnage*